

**INFORMACJA O KIERUNKACH ROZWOJU  
LOTNICTWA CYWILNEGO  
DO ROKU 2010**

**Ministerstwo Infrastruktury**

## SPIS TREŚCI

<b>SPIS TREŚCI.....</b>	<b>2</b>
<b>WPROWADZENIE .....</b>	<b>3</b>
<b>1. INFRASTRUKTURA LOTNICTWA CYWILNEGO W POLSCE .....</b>	<b>6</b>
1.1 STAN OBECNY .....	6
1.2 PODSTAWOWE CELE .....	14
1.3 DZIAŁANIA I OCZEKIWANE EFEKTY .....	15
<b>2. PRZEDSIĘBIORTWO PAŃSTWOWE „PORTY LOTNICZE” .....</b>	<b>26</b>
2.1. STAN OBECNY .....	26
2.2. PODSTAWOWE CELE .....	30
2.3. DZIAŁANIA I OCZEKIWANE EFEKTY .....	30
<b>3. ŹRÓDŁA FINANSOWANIA INFRASTRUKTURY TRANSPORTU LOTNICZEGO.....</b>	<b>32</b>
<b>4. DZIAŁALNOŚĆ PRZEWOZOWA .....</b>	<b>34</b>
4.1. STAN OBECNY .....	34
4.2. DZIAŁANIA I OCZEKIWANE EFEKTY .....	37
<b>5. SYSTEM PRAWNY .....</b>	<b>37</b>
5.1. STAN OBECNY .....	37
5.2. CELE .....	39
5.3. DZIAŁANIA I OCZEKIWANE EFEKTY .....	40
<b>6. UDZIAŁ W ORGANIZACJACH I PROGRAMACH MIĘDZYNARODOWYCH.....</b>	<b>43</b>
6.1. ORGANIZACJA MIĘDZYNARODOWEGO LOTNICTWA CYWILNEGO (INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION - ICAO) .....	43
6.2. EUROPEJSKA KONFERENCJA LOTNICTWA CYWILNEGO (EUROPEAN CIVIL AVIATION CONFERENCE - ECAC) .....	44
6.3. WSPÓLNE WŁADZE LOTNICZE JAA ( <i>JOINT AVIATION AUTHORITIES</i> ) .....	45
DZIAŁANIA: .....	46
6.4. EUROPEJSKA ORGANIZACJA BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ ( <i>EUROPEAN ORGANISATION FOR THE SAFETY OF AIR NAVIGATION - EUROCONTROL</i> ) .....	46
6.5. SYSTEM WYPOSAŻENIA STATKÓW POWIETRZNYCH W URZĄDZENIA ANTYKOLIZYJNE ( <i>ACAS – AIRBORNE COLLISION AVOIDANCE SYSTEM</i> ) .....	47
6.6. LOTNICZY SYSTEM POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA ( <i>ASAR - AERONAUTICAL SEARCH AND RESCUE</i> ) .....	48
6.7. MIĘDZYNARODOWY SATELITARNY SYSTEM LOKALIZACJI NADAJNIKA RATUNKOWEGO <i>COSPAS-SARSAT</i> .....	48
6.8. KOMITET PLANOWANIA LOTNICTWA CYWILNEGO NATO ( <i>CAPC - CIVIL AVIATION PLANNING COMMITTEE</i> ) .....	49
<b>7. OCHRONA ŚRODOWISKA W LOTNICTWIE CYWILNYM.....</b>	<b>49</b>
7.1. STAN OBECNY .....	49
7.2. DZIAŁANIA I OCZEKIWANE EFEKTY .....	50
<b>8. OCHRONA LOTNICTWA CYWILNEGO PRZED AKTAMI BEZPRAWNEJ INGERENCJI .....</b>	<b>52</b>
<b>9. ROLA CYWILNEGO LOTNICTWA W OBSZARZE OBRONNOŚCI I BEZPIECZEŃSTWA PAŃSTWA ORAZ WSPÓŁPRACY CYWILNO-WOJSKOWEJ .....</b>	<b>54</b>
9.1 STAN OBECNY .....	54
9.2 ŹRÓDŁA FINANSOWANIA .....	55
9.3 PLANOWANE DZIAŁANIA .....	56
<b>PODSUMOWANIE .....</b>	<b>58</b>
<b>ZAŁĄCZNIK – PLANOWANE INWESTYCJE W CENTRALNYM I REGIONALNYCH PORTACH LOTNICZYCH .....</b>	<b>59</b>

## WPROWADZENIE

Informacja o kierunkach rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce stanowi dokument określający cele, warunki i kierunki rozwoju lotnictwa jako elementu systemu transportowego kraju i jednocześnie sektora zapewniającego rozwój gospodarczy i społeczny oraz określoną spójność przestrzenną, społeczną i ekonomiczną z Unią Europejską i światowym systemem lotnictwa cywilnego, zgodnie z założeniami zrównoważonego rozwoju.

Podstawowym warunkiem realizacji tak wyznaczonego celu jest podjęcie działań o charakterze organizacyjnym, ekonomicznym, finansowym i prawnym zapewniających podniesienie konkurencyjności polskiego transportu lotniczego i stworzenie mu warunków sprzyjających rozwojowi na poziomie regionalnym, krajowym i międzynarodowym. Założenia Głównych kierunków rozwoju transportu lotniczego uwzględniają strategię gospodarczą rządu, a szczególnie założenia dokumentu „Infrastruktura – klucz do rozwoju.” oraz z sugestie przyjęte w Białej Księdze Unii Europejskiej.

**Informacja o kierunkach rozwoju lotnictwa cywilnego Polski opiera się na następujących założeniach:**

1. Rosnąca konkurencja, jako efekt otwarcia rynków poszerzonej Unii Europejskiej i postępującej w skali globalnej liberalizacji oraz jako element trwały we wszystkich obszarach polskiego transportu lotniczego.
2. Postępująca integracja podmiotów działających w obszarze transportu lotniczego (operacyjna, handlowa i finansowa) prowadząca również do silnej koncentracji kapitału, jako cecha charakterystyczna rynku.
3. Dynamicznie rozwijający się transport lotniczy w Europie. W ciągu ostatnich 20 lat średnie roczne tempo wzrostu rynku usług transportu lotniczego w Europie Zachodniej wyniosło 7,5%. W Polsce w omawianym okresie rynek lotniczy росł średnio o 3,5% rocznie, chociaż w ostatnich 10 latach dynamika wzrostu uległa znaczącej poprawie. W przyszłości rynek polski będzie wykazywał dynamikę wzrostu większą niż rynki Europy Zachodniej, co przyczyni się do zmniejszania różnic w wielkościach tych rynków.
4. Spodziewane na lata 2004/2005 wejście globalnego transportu lotniczego w fazę wzrostu.
5. Przyspieszony (ponad średnią dynamikę na świecie) przyrost ruchu lotniczego na trasach zagranicznych do/z Polski oraz w krajowej komunikacji lotniczej jako:
  - funkcja zakładanego wzrostu gospodarczego
  - stymulujący efekt włączenia Polski w obszar Unii Europejskiej
  - rezultat kreowania nowych segmentów rynku lotniczego.

6. Wzrost natężenia ruchu cywilnych statków powietrznych w polskim obszarze powietrznym oraz w portach krajowych wszystkich kategorii, jako efekt liberalizacji rynku.

Polskie władze lotnicze opowiadają się za otwartą, liberalną polityką w obszarze lotnictwa cywilnego, w szczególności w zakresie zarządzania prawami operacyjnymi i handlowymi, kształtowania cen oraz dostępu do rynków, z uwzględnieniem wszakże zasady równowagi korzyści oraz funkcji polityki zagranicznej Polski.

Wyznacznikiem działania będzie zapewnienie najlepszej obsługi społeczeństwa, poszczególnych gałęzi gospodarki narodowej oraz jednostek korzystających z transportu lotniczego, przy zachowaniu możliwie niskich cen usług i kosztów oraz – maksymalizacja udziału narodowego transportu lotniczego (przewoźników i portów lotniczych) w obsłudze rynku krajowego i rynków zagranicznych, w ekonomicznie uzasadnionych granicach.

Działania będą również skierowane na utrzymanie zdolności finansowania rozwoju infrastruktury ze środków własnych podmiotów systemu transportu lotniczego lub z komercyjnym wykorzystaniem środków budżetowych lub samorządowych.

**Wobec powyższego za podstawowe cele strategiczne należy uznać :**

- Tworzenie warunków dla zrównoważonego rozwoju transportu lotniczego jako integralnej części gospodarki narodowej oraz wewnętrznego i zewnętrznego elementu systemu transportowego Polski:
  - dalszy rozwój centralnego portu lotniczego w Warszawie
  - rozbudowa i modernizacja portów regionalnych
  - rozwój sektora lotnictwa ogólnego (ang. *general aviation*)
  - rozwój sektora prac lotniczych (ang. *aerial works*)
  - rozwój sektora lotnictwa sportowego (aerokluby)
  - integracja transportu lotniczego z pozostałą siecią transportową Polski
  - integracja systemu polskiej komunikacji lotniczej i jego zarządzania z systemem europejskim oraz globalnym.
- Przygotowanie i wdrożenie przepisów wykonawczych do ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz 1112) oraz wprowadzenie procedur i standardów dostosowujących polski transport lotniczy do współczesnych wymogów oraz warunków określonych w umowach międzynarodowych przyjętych przez Polskę.
- Przygotowanie i wdrożenie zasad i procedur w zakresie lotnictwa cywilnego obowiązujących w ramach Unii Europejskiej oraz wobec krajów trzecich.

- Stworzenie jednolitego i sprawnego aparatu administracyjnego sprawującego w sposób nowoczesny i efektywny nadzór nad prawidłowym rozwojem systemu lotnictwa cywilnego, umożliwiający stałe utrzymywanie najwyższych standardów bezpieczeństwa (*safety*) w lotnictwie cywilnym w celu zapobiegania wypadkom lotniczym.
- Podejmowanie działań mających na celu zapobieganie aktom bezprawnej ingerencji oraz wszelkich innych skierowanych przeciwko ochronie (*security*) lotnictwa cywilnego.
- Prowadzenie działań w celu zmniejszania uciążliwości dla środowiska, powodowanych przez transport lotniczy, w tym szczególnie w zakresie hałasu oddziałującego na ludność osiedli w najbliższym otoczeniu lotnisk.
- Stworzenie systemu skutecznego reagowania na zaistniałe przypadki wypadków i zdarzeń w lotnictwie cywilnym.
- Integracja cywilnego i wojskowego systemu zarządzania ruchem lotniczym w polskiej przestrzeni powietrznej oraz wdrażanie europejskich programów strategii zarządzania ruchem lotniczym.
- Współpraca na forum międzynarodowym mająca na celu dążenie do rozwiązywania trudnej sytuacji na rynku ubezpieczeń lotniczych od ryzyka wojny i terroru po 11 września 2001r.
- Zapewnienie polskim podmiotom prowadzącym działalność w zakresie lotnictwa cywilnego warunków dla utrzymania oraz rozwoju konkurencyjnej pozycji na rynku polskim i europejskim w zgodzie z zasadami niedyskryminacji i poszanowania międzynarodowych zobowiązań Polski.
- Zwiększenie dostępności transportu lotniczego poprzez działania wspierające rozwój połączeń lotniczych dostosowanych do różnych segmentów rynku, zapewniających odpowiednią przepustowość infrastruktury, optymalizację kosztów transportu lotniczego oraz poprzez politykę taryfową opartą na wolnej grze sił rynkowych oraz wspieranie uczciwej konkurencji.
- Pozyskiwanie środków finansowych na modernizację i rozwój infrastruktury lotniczej z funduszy Unii Europejskiej.
- Aktywizacja i promocja polskiego transportu lotniczego jako elementu promocji Polski w Europie i na świecie i aktywizacji turystyki przyjazdowej oraz wspieranie rozwoju polskiego przemysłu lotniczego.
- Wspieranie rozwoju zatrudnienia w polskim lotnictwie cywilnym oraz podnoszenia kwalifikacji pracowników tego sektora.

## 1. INFRASTRUKTURA LOTNICTWA CYWILNEGO W POLSCE

### 1.1 Stan obecny

Do infrastruktury lotniczej zalicza się: infrastrukturę punktową, tj. porty lotnicze oraz infrastrukturę liniową, na którą składają się drogi lotnicze wyznaczone w polskiej przestrzeni powietrznej wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą techniczną służącą do zapewnienia bezpieczeństwa transportu lotniczego. Infrastruktura lotnicza w Polsce obejmuje: 1 port lotniczy centralny, 1 port lotniczy regionalny główny, 10 portów lotniczych regionalnych, 42 porty lotnicze i lotniska lokalne, oraz infrastrukturę ruchu lotniczego.

Centralny Międzynarodowy Port Lotniczy (CMPL) Warszawa-Okęcie im. Fryderyka Chopina jest liderem pod względem liczby przybywających i odlatujących pasażerów oraz pod względem udziału w całkowitych przychodach z opłat lotniskowych. W 2001 roku CMPL Warszawa-Okęcie im. F. Chopina obsłużył 4,7 mln pasażerów w ruchu regularnym, z tego 87% stanowią przewozy międzynarodowe. Okęcie odgrywa również kluczową rolę w regionalnej strukturze ruchu krajowego. Ruch krajowy obsługiwany w tym porcie stanowi blisko 50% ruchu krajowego ogółem z uwagi na fakt, iż praktycznie wszystkie rejsy krajowe zaczynają się lub kończą w Warszawie.

#### 1.1.1. Klasyfikacja portów lotniczych w Polsce

Klasyfikacja portów lotniczych w Polsce uwzględnia kryteria poszczególnych elementów sieci TEN (*Transport European Network*), zgodnie z Decyzjami Rady Unii Europejskiej nr 1692/96 oraz nr 1346/01. Na podstawie lotniczych danych statystycznych z 2001 roku - jako bazowych,

Tabela 1.1.

**Podział portów lotniczych według klasyfikacji UE – porty centralne i regionalne**

	<b><i>Port lotniczy centralny</i></b> ( <i>International connecting point</i> )	<b><i>Port lotniczy główny regionalny</i></b> ( <i>Community connecting point</i> )	<b><i>Porty lotnicze regionalne</i></b> ( <i>Regional and accessibility point</i> )
1.	Warszawa-Okęcie im. F. Chopina (PPL <sup>1</sup> )	Kraków-Balice im. Jana Pawła II	Gdańsk-Rębiechowo
2.			Katowice-Pyrzowice
3.			Poznań-Ławica
4.			Wrocław-Strachowice
5.			Szczecin-Goleniów
6.			Rzeszów-Jasionka (PPL)
7.			Bydgoszcz-Szwederowo
8.			Łódź-Lublinek
9.			Zielona Góra-Babimost (PPL)
10.			Szczytno-Szymany

systematyzuje się lotniska ze względu na wielkość przewozów pasażerskich i towarowych, liczbę wykonywanych operacji lotniczych, odległość od innych portów lotniczych oraz prognozy ruchowo-przewozowe. Lokalizację portów lotniczych wg klasyfikacji zgodnej z wymogami Unii

<sup>1</sup> PPL – Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”

Europejskiej i ich podział na porty centralne, regionalne i lokalne przedstawiono w tabelach 1.1. i 1.2.

Tabela 1.2.

**Podział portów lotniczych według klasyfikacji UE – porty lokalne.**

Lp.	<i>Porty lotnicze lokalne</i>
1	Biała Podlaska (AMW <sup>2</sup> )
2	Białystok-Krywlany (AP <sup>3</sup> ) (nowa lokalizacja w m. Topolany-Potoka)
3	Bielsko-Biała Aleksandrowice (AP)
4	Częstochowa - Rudniki (MON)
5	Elbląg (AP)
6	Gorzów Wielkopolski-Lipki (Lasy Państwowe)
7	Grudziądz-Lisie Kąty (AP)
8	Jelenia Góra (AP)
10	Katowice-Muchowiec (AP)
11	Kętrzyn-Wilamowo (AP)
12	Kielce-Masłów (AP)
13	Kołobrzeg (poradzieckie)
14	Koszalin – Zegrze Pomorskie (MON)
15	Kraków-Pobiednik Wielki (AP)
16	Krosno (AP)
17	Legnica - Strefa Aktywności Gospodarczej
18	Leszno (AP)
19	Lublin-Świdnik – lotnisko fabryczne (nowa lokalizacja w m. Niedźwiada)
20	Lubin (AP)
21	Mielec – lotnisko fabryczne
22	Modlin (AMW)
23	Nowy Sącz-Łososina Dolna (AP)
24	Nowy Targ (AP)
25	Olsztyn-Dajtki (AP)
26	Opole - Polska Nowa Wieś (AP)
27	Ostrów Wlkp.-Michałków (AP)
28	Piła (MON)
29	Piotrków Trybunalski (AP)
30	Płock (AP)
31	Radom-Piastów (AP)
32	Radom-Sadków (MON)
33	Rybnik-Gotartowice (AP)
34	Słupsk – Rędzikowo (MON)
35	Stalowa Wola-Turbia (AP)
36	Suwałki (AP)
37	Szczecin-Dąbie (AP)
38	Toruń (AP)
39	Warszawa-Babice (MSWiA)
40	Włocławek-Kruszyn (AP)
41	Zamość-Mokre (AP)
42	Zielona Góra-Przylep (AP)
43	Żar (AP)

<sup>2</sup> - Agencja Mienia Wojskowego, <sup>3</sup> - AP - Aeroklub Polski

Lotniska w Warszawie, Krakowie, Katowicach, Poznaniu, Wrocławiu i w Gdańsku zakwalifikowano na podstawie wielkości ruchu pasażerskiego. Lotniska w Szczecinie, Rzeszowie, Bydgoszczy, Łodzi, Zielonej Górze i w Szymanach z uwagi na zbyt mały ruch pasażerski, zostały zakwalifikowane do lotnisk regionalnych na podstawie Aneksu II, Sekcji 6, punktu 3 Decyzji Rady 1692/96, mówiącego o oddaleniu minimum 100 km od innego lotniska obsługującego samoloty o ciężarze przekraczającym 10 ton.

W zależności od wielkości przewozów (w ruchu pasażerskim i towarowym), liczby operacji lotniczych, rozbudowy infrastruktury lotniskowej, a także wyposażenia w urządzenia zabezpieczające ruch lotniczy, ww. klasyfikacja będzie systematycznie aktualizowana i rozszerzana.

### 1.1.2. Funkcje portów lotniczych

Zgodnie z rozwiązaniami przyjętymi w krajach UE, komunikacja lotnicza opierała się będzie na coraz większym zróżnicowaniu floty statków powietrznych i będzie prowadzona przez wielu przewoźników. Uwzględniając ww. międzynarodowe uwarunkowania, w Polsce klasyfikuje się trzy poziomy przewozów lotniczych, przy czym dla małych potoków ruchu lotniczego wprowadza się określenie, tzw. „trzeciego poziomu” przy stosowaniu samolotów „małych” (30-miejscowych, z tendencją do wzrostu liczby miejsc). Dla ujednolicenia i uściślenia modelu transportu lotniczego w Polsce, przyjmuje się model 3-stopniowy przy kryteriach definiujących poziomy przewozów określonych w tabeli 1.3.

Tabela 1.3.

Kryteria podziału poziomów przewozów lotniczych

poziom I	-	przewozy międzynarodowe na liniach dalekiego zasięgu;
poziom II	-	przewozy międzynarodowe na liniach średniego i krótkiego zasięgu oraz przewozy krajowe na liniach o dużym i średnim natężeniu ruchu;
poziom III	-	przewozy na liniach o małym potoku ruchu na liniach krótkiego zasięgu dla obsługi mniejszych rejonów zurbanizowanych, małego przemysłu, ruchu turystycznego, centrów handlowych (mała komunikacja – lotnictwo dyspozycyjno-usługowe), przy zastosowaniu samolotów o parametrach pozwalających na ich eksploatację na lotniskach kodu 1 lub 2 wg ICAO oraz o pojemności samolotów do 30 miejsc pasażerskich lub mniejszej.

W związku z przyjęciem unijnych kryteriów klasyfikacji portów lotniczych, każdej kategorii portów lotniczych przypisane zostały odpowiednie funkcje, odzwierciedlające poziomy przewozów lotniczych.

- **Centralny Port Lotniczy Warszawa-Okęcie im. F. Chopina** - obsługa przewozów międzynarodowych na liniach dalekiego, średniego i krótkiego zasięgu oraz liniach krajowych, wynikających z aktualnych potrzeb i możliwości portu oraz jego użytkowników, a także wielkości przewozów krajowych (Poziom I/II/III). Port ten pełni funkcję portu węzłowego, tzw. HUB-u, która będzie sukcesywnie rozwijana.
- **Regionalny Główny Port Lotniczy Kraków-Balice im. Jana Pawła II** - obsługa przewozów międzynarodowych na liniach dalekiego, średniego i krótkiego zasięgu, wynikających z



aktualnych potrzeb i możliwości portu i jego użytkowników; obsługa połączeń krajowych pomiędzy portami regionalnymi oraz częściowy dowóz pasażerów do HUB Warszawa-Okęcie (Poziom I/II/III).

- **Regionalne porty lotnicze** – obsługa przewozów międzynarodowych na liniach średniego i krótkiego zasięgu, obsługa przewozów krajowych pomiędzy portami regionalnymi oraz przewozów krajowych w celu dowozu pasażerów do HUB Warszawa-Okęcie. (Poziom II/III).
- **Lokalne porty lotnicze** – obsługa ruchu lotniczego krajowego i międzynarodowego na liniach krótkiego zasięgu o małych potokach ruchu, przy wykorzystaniu samolotów o parametrach pozwalających na ich eksploatację na lotniskach o danej kategorii (Poziom III).

Podział portów lotniczych na klasy według obsługiwanego poziomu przewozów i klasyfikacji technicznej przedstawiono w tabeli 1.4. Prezes ULC w okresach dwuletnich weryfikował będzie klasyfikację portów lotniczych, zwłaszcza klasy D i E, oraz portów lotniczych zakwalifikowanych do obsługi ruchu międzynarodowego.

Tabela 1.4.

Podział portów lotniczych na klasy według obsługiwanego poziomu przewozów i klasyfikacji technicznej

Lp.	Port lotniczy klasy	Poziom przewozów	Klasyfikacja* wg ICAO
1	A	I, II, III	4 E/F
2	B	I, II, III	4 D/E
3	C	II, III	4 D
4	D	II, III	3 C
5	E	III	2 B

\* Klasyfikacja techniczna pożądana do obsługi przewozów lotniczych wg poziomów

Wszystkie lotniska wg klas A, B, C, D i E (wg powyższej tabeli) mogą obsługiwać ruch pasażerski krajowy po spełnieniu wymagań określonych w ustawie Prawo lotnicze i wynikających z Aneksu 14 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., zwanej dalej Konwencją Chicagowską.

### 1.1.3. Lotnicze przejścia graniczne

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie określenia lotnisk międzynarodowych z uwzględnieniem potrzeb danego regionu oraz przepisów określających lotnicze przejścia graniczne (Art. 73 ust. 4 ustawy „Prawo lotnicze”) ustalono następujące **stałe** lotnicze przejścia graniczne na lotniskach:

1. Warszawa – Okęcie
2. Kraków – Balice
3. Gdańsk – Rębiechowo
4. Katowice – Pyrzowice
5. Poznań – Ławica
6. Wrocław – Strachowice

7. Szczecin – Goleniów
8. Rzeszów – Jasionka

oraz **dodatkowe** lotnicze przejścia graniczne na następujących lotniskach:

1. Biała Podlaska
2. Bydgoszcz – Szwederowo
3. Jelenia Góra
4. Kielce - Masłów
5. Łódź – Lublinek
6. Lubin
7. Mielec
8. Szczytno – Szymany
9. Świdnik
10. Warszawa - Babice
11. Zielona Góra – Babimost
12. Zielona Góra - Przylep

Uruchomienie dodatkowego lotniczego przejścia granicznego lub przekwalifikowanie dodatkowego na stałe może nastąpić po spełnieniu warunków technicznych i organizacyjnych umożliwiających uruchomienie takiego przejścia granicznego zgodnie z obowiązującą w tej mierze procedurą (uzgodnienia z MON, MSWiA, UC), ustawą o ochronie granicy państwowej oraz ustawą Prawo lotnicze. Na lotniskach lokalnych klasy D i E, zgodnie z zapisami ustawy, mogą być uruchamiane (za zgodą Prezesa ULC) **czasowe** przejścia graniczne.

Lotniska klas A, B i C (zgodnie z klasyfikacją przedstawioną w tabeli 1.4) posiadają stałe przejścia graniczne i obsługują ruch międzynarodowy w połączeniach regularnych i nieregularnych. Lotniska klasy D zakwalifikowane zostały do grupy przejść granicznych, których uruchomienie może nastąpić po ustanowieniu na tych lotniskach warunków technicznych i organizacyjnych, umożliwiających uruchomienie takiego przejścia granicznego, zgodnie z obowiązującą w tej mierze procedurą (uzgodnienia z MON, MSWiA, UC, ustawa o ochronie granicy państwowej oraz ustawa Prawo lotnicze).

#### 1.1.4. Lotnictwo usługowo-sportowe – Aeroklub Polski

Powołany do życia w 1919 roku Aeroklub Polski (AP) aktualnie zrzesza 56 Aeroklubów regionalnych, 3 szkoły lotnicze i ośrodek badań lotniczo-lekarskich. Do statutowych zadań AP należy prowadzenie szkolenia lotniczego, w szczególności młodzieży, działalność sportowa w dziedzinach lotniczych, działalność na rzecz rozwoju lotnictwa w Polsce, a także działalność w dziedzinach bezpieczeństwa i obronności kraju, w tym zapobieganie klęskom żywiołowym i ekologicznym.

Aeroklub Polski i Aerokluby regionalne posiadają obecnie ponad 400 samolotów i ponad 800 szybowców, jednakże w większości są to statki powietrzne przestarzałe (15-25 lat).

Zrzeszone w AP Aerokluby regionalne zarządzają kilkudziesięcioma lotniskami, z których obok samolotów i szybowców Aeroklubów operują statki powietrzne służb ratownictwa medycznego, służb ochrony porządku publicznego, straży granicznej, lotnictwa rolniczego oraz użytkowników prywatnych i firm lotniczych, w tym prowadzących przewozy lotnicze.

Znaczna część Aeroklubów regionalnych uzyskała w ramach AP samodzielność gospodarczą, jednak tylko nieliczne wypracowują liczące i stałe zyski pozwalające na utrzymanie

oraz rozwój infrastruktury i zakup sprzętu. Pozostałe Aerokluby utrzymują się głównie z dotacji i skazane są na drastyczne oszczędności i ograniczenia.

Wejście w życie nowego Prawa lotniczego stworzyło nową szansę dla AP. W rezultacie wprowadzenia systemu świadectw kwalifikacji nastąpi wzrost zapotrzebowania na szkolenie lotnicze. Uproszczony sposób traktowania statków powietrznych nie certyfikowanych, zwłaszcza ultralekkich, prostych i tanich spowoduje wzrost ich liczby. W związku z tym, konieczne jest dostosowanie programów i systemów szkolenia, a także sprzętu lotniczego do nowych zapotrzebowań.

W 2003 roku AP przygotuje się do pełnienia funkcji nadzoru państwowego na podstawie prawnej możliwości udzielenia mu delegacji do jej pełnienia, w odniesieniu do następujących statków powietrznych:

- spadochronów sportowych,
- lotni,
- lotni z napędem,
- motolotni,
- paralotni,
- paralotni z napędem,
- motoparalotni,
- balonów wolnych,
- statków powietrznych o masie nie przekraczającej 495 kg.

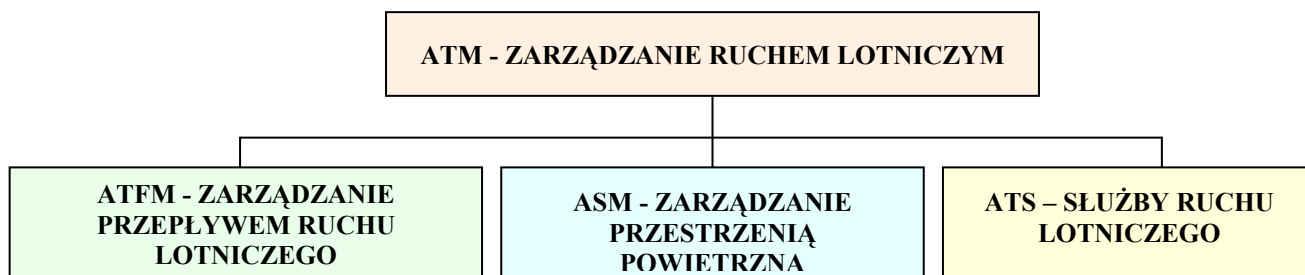
Działalność statutowa Aeroklubu Polskiego będzie wspierana przez Urząd Lotnictwa Cywilnego w zakresie dostępu do przestrzeni powietrznej, przeszkolenia, a następnie szkolenia personelu sprawującego nadzór państwowy w odniesieniu do statków powietrznych o masie nie przekraczającej 495 kg.

Możliwe będzie także finansowe i organizacyjne wsparcie organizowanych przez Aeroklub Polski i Aerokluby regionalne międzynarodowych lotniczych zawodów sportowych, a także zawodów o poziomie ogólnopolskim.

#### **1.1.5. Infrastruktura Ruchu Lotniczego**

Polska przestrzeń powietrzna jest dostępna na równych prawach dla wszystkich jej użytkowników, a swoboda lotów w niej cywilnych statków powietrznych może być ograniczona wyłącznie na podstawie wyraźnego upoważnienia ustawy "Prawo lotnicze", przy zachowaniu przepisów innych ustaw i wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, w tym uchwał organizacji międzynarodowych. Zasady korzystania z przestrzeni powietrznej określone zostały w ustawie.

W kompleksie infrastruktury lotnictwa cywilnego istotną rolę odgrywa jej część liniowa związana z zarządzaniem ruchem lotniczym ATM (*Air Traffic Management*) w polskiej przestrzeni powietrznej, stanowiącej dobro międzynarodowe. Pojęcie to obejmuje zarządzanie przepływem ruchu lotniczego (ATFM – *Air Traffic Flow Management*), zarządzanie przestrzenią powietrzną (ASM – *Airspace Management*) oraz służby ruchu lotniczego (ATS – *Air Traffic Services*).



Służby ruchu lotniczego w Polsce zorganizowane są obecnie w ramach Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” (PPL). W strukturze przedsiębiorstwa działa Agencja Ruchu Lotniczego (ARL), będąca jednym z jego pionów organizacyjnych, która wykonuje zadania zlecone przez ministra właściwego ds. transportu, związane z zapewnieniem służb ruchu lotniczego. Nowa ustawa Prawo lotnicze stwierdza, że ARL wykonuje zadania państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym.

ARL zapewnia służbę kontroli lotnisk w Warszawie, Krakowie, Gdańsku, Poznaniu, Katowicach, Wrocławiu, Szczecinie, Rzeszowie, Bydgoszczy, Szymanach, Łodzi-Lublinku i w Zielonej Górze-Babimoście. Sprawuje radarowe kontrole zbliżania w Warszawie, Gdańsku i Krakowie oraz radarową kontrolę obszaru, działającą w 6 sektorach. Zgodnie z przepisami międzynarodowymi ARL zapewnia służby kontroli ruchu lotniczego, informacji powietrznej, nadzoru i alarmową w polskiej przestrzeni powietrznej FIR Polska (*Flight Information Region*), tj. w strefach lotnisk (CTR – *Control Zone*), rejonach lotnisk (TMA – *Terminal Area*) oraz w drogach lotniczych (AWY – *Air Way*). Prowadzi także koordynację ruchu lotniczego cywilnego i wojskowego, nadzór ruchu lotniczego nad lotnictwem ogólnego przeznaczenia (tzw. *general aviation*) oraz służbę informacji lotniczej wydającą: AIP (*Aeronautical Information Publication*), AIC (*Aeronautical Information Circular*) i NOTAM (informacja doraźna). ARL zatrudnia około 1200 osób w całej Polsce, w przyszłości realizować będzie koncepcję jednolitego (cywilno-wojskowego) systemu zarządzania ruchem lotniczym zgodnie z Koncepcją Jednolitego Systemu Zarządzania Ruchem Lotniczym wraz z Programami Wykonawczymi.

Systematyczny wzrost ruchu lotniczego wymusza konieczne inwestycje związane z zabezpieczeniem ruchu lotniczego. Zaniedbanie takich inwestycji może doprowadzić do zablokowania dostępu do lotniska od strony „powietrznej”, a tym samym może ograniczać pełne wykorzystanie przepustowości portów lotniczych.

Poza Centrum Zarządzania Ruchem Lotniczym w Warszawie wybudowano nowe wieże kontroli ruchu lotniczego w Krakowie, Gdańsku, Katowicach, Wrocławiu oraz zmodernizowano wieżę w Poznaniu. Trwa projektowanie wieży w Szczecinie. W Gdańsku i Krakowie ustanowiono TMA z kontrolą radarową, zbudowane zostały także lokalne centra kontroli ruchu lotniczego. Obiekty te posiadają stanowiska kontroli radarowej wyposażone we wskaźniki radarowe, panele łączności radiowej i przewodowej, monitory do obróbki planów lotu, monitory meteorologiczne, itp.

System kontroli ruchu lotniczego czerpie informacje z radarów pierwotnych w Warszawie, Gdańsku, Krakowie, Poznaniu i Puławach oraz wtórnych w Warszawie, Gdańsku, Krakowie, Wrocławiu, Szczecinie i Rzeszowie. Dane z tych radarów pozwalają, na tzw. śledzenie

wieloradarowe, dające obecnie najdokładniejszą pozycję samolotu w przestrzeni.

Dla zapewnienia odpowiedniego pokrycia przestrzeni powietrznej Polski w trasowe pomoce nawigacyjne zainstalowano szereg nowych pomocy nawigacyjnych typu VOR (*Very High Omnidirectional Radio Beacon*). Jest ich obecnie 17, w większości współpracujących z DME (*Distance Measure Equipment*). Do pełnego pokrycia brak jeszcze trzech tego typu pomocy i są one w trakcie projektowania. Jednocześnie stopniowo wycofywanych będzie 14 trasowych pomocy nawigacyjnych NDB (*Non Directional Beacon*) z powodu ich wyeksploatowania.

W zakresie pomocy lotniskowych praktycznie wszystkie lotniska dopuszczone do ruchu komunikacyjnego międzynarodowego wyposażone są w ILS (*Instrumental Landing System*), tj. Warszawa, Kraków, Gdańsk, Poznań, Wrocław, Szczecin, Rzeszów, Bydgoszcz, Łódź i Szymany.

W MPL Warszawa-Okęcie uruchomiono wszystkie systemy portowe i nawigacyjne umożliwiające prowadzenie II kategorii lądowań na głównej drodze startowej (DS3). Aktualnie trwają prace nad umożliwieniem operacji w III kategorii.

#### 1.1.6. Inne usługi lotnicze w portach lotniczych

Obok firm świadczących usługi przewozowe dużą rolę odgrywają operatorzy świadczący inne usługi lotnicze w portach lotniczych, takie jak obsługa naziemna, zaopatrywanie statków powietrznych w paliwo lotnicze i catering.

Zarówno w MPL Warszawa-Okęcie jak i pozostałych portach krajowych usługi lotnicze w zakresie obsługi naziemnej statków powietrznych, pasażerów i ładunków oraz zaopatrywania statków powietrznych w paliwo lotnicze wykonują polscy operatorzy (LOT Ground Services Sp. z o.o., Warsaw Airport Services Sp. z o.o., Petro-LOT Sp. z o.o., LOT Usługi Lotniskowe w Krakowie Sp. z o.o., Poz-LOT Usługi Lotniskowe Sp. z o.o., Wro-LOT Usługi Lotniskowe Sp. z o.o., GTL-LOT Usługi Lotniskowe Sp. z o.o., SZZ-LOT Usługi Lotniskowe Sp. z o.o., LOT Usługi Lotniskowe w Gdańsku Sp. z o.o.), których udziałowcami są porty lotnicze, PPL oraz PLL LOT S.A. Spółki te są ważnym elementem rynku lotniczego.

Do połowy 1992 r. usługi cateringowe wykonywane były przez PLL LOT S.A., które produkowały posiłki na pokłady swoich samolotów i sporadycznie dla obcych przewoźników lotniczych. Działania firmy koncentrowały się na doprowadzeniu do opłacalności tego permanentnie deficytowego sektora działalności. Wkrótce po powołaniu spółki LOT CATERING Sp. z o.o. jej klientami stały się wszystkie linie lotnicze, których polityka nie zabraniała zakupu posiłków pokładowych w obcych portach. Od kilku lat firma realizuje program rozszerzenia produkcji na rynek pozalotniczy, którego udział w przychodach systematycznie rośnie. Przewiduje się również powstawanie innych firm prowadzących tę działalność. Obecnie istnieje, m.in. firma prywatna obsługująca przewoźników w Poznaniu i Gdańsku całkowicie niezwiązana z PPL, LOT czy spółkami zarządzającymi tymi lotniskami.

## 1.2 Podstawowe cele

Porty lotnicze, podobnie jak drogi, koleje, porty morskie i inne elementy infrastruktury transportowej są przedmiotem działalności planistycznej, która stanowi jedną z podstaw stwarzających warunki dla efektywnego i zrównoważonego rozwoju gospodarczego kraju. Rozwój portów lotniczych stymuluje mobilność społeczeństwa i działalność gospodarczą, umożliwia zaspokajanie rosnącego popytu na usługi lotnicze, inspirowanie do inwestowania w tę dziedzinę transportu. W sytuacji dynamicznego wzrostu cywilnego ruchu lotniczego niezwykle ważnym staje się ustalenie priorytetów rozwoju istniejących portów lotniczych, koniecznych przedsięwzięć infrastrukturalnych na lotniskach, źródeł ich finansowania oraz polityki wspierania inicjatyw regionalnych, związanych z rozwojem lotnisk o znaczeniu lokalnym. Strategicznym celem pozostaje dążenie do pełnego samofinansowania wszystkich elementów infrastruktury transportu lotniczego, zwłaszcza regionalnych portów lotniczych.

W przededniu przystąpienia do Unii Europejskiej niezbędne są działania zmierzające do poprawy ekonomicznej efektywności funkcjonowania infrastruktury transportu lotniczego, wzrostu wydajności pracy i osiągnięcia wskaźników oceny zbliżonych do poziomu osiąganego w krajach Unii. Celem tych działań jest wzmocnienie konkurencyjności polskich portów lotniczych na rynku europejskim, zarówno w zakresie jakości i efektywności świadczonych usług, atrakcyjności dla podróżnych, jak i poziomu opłat lotniskowych. Jednym z ważniejszych celów jest również aktywizacja w portach lotniczych działalności pozalotniczej, która stanowi istotne źródło ich finansowania.

Porty lotnicze powinny stanowić integralny element polskiego systemu transportowego, pozwalający z jednej strony na efektywną konkurencję transportu lotniczego z innymi gałęziami transportu, a z drugiej na prawidłowe powiązania między nimi i rozwój połączeń intermodalnych.

Działania administracji lotnictwa cywilnego skierowane będą przede wszystkim na:

- pełne urynkowanie usług lotniczych i usług lotniskowych,
- wzmocnienie administracji lotniczej, zapewniając efektywne wykonywanie nadzoru nad bezpieczeństwem operacji lotniczych,
- rozwój portu lotniczego Warszawa-Okęcie jako regionalnego europejskiego portu węzłowego (hub-u),
- zwiększenie udziału samorządów terytorialnych w spółkach zarządzających lotniskami regionalnymi,

Po uzyskaniu przez Polskę członkostwa w Unii Europejskiej, główne cele polskiej administracji lotnictwa cywilnego pozostaną niezmienione i koncentrować się będą na sprawowaniu funkcji nadzoru nad liberalizowanym rynkiem transportu lotniczego.



## 1.3 Działania i oczekiwane efekty

### 1.3.1 Rozwój portów lotniczych

Podstawą kierunkowych działań krótko i długookresowych związanych z rozwojem polskich portów lotniczych powinny być przede wszystkim:

- Program rozwoju sieci transportowej kraju w spójności z TEN; obejmujący wszystkie dziedziny transportu; maksymalnie wykorzystujący komplementarność transportu lotniczego wobec komunikacyjnych układów drogowych i kolejowych; dający szansę organizacji multimodalnych operacji przewozowych; wzbogacający rynkową ofertę ciągów przewozowych osób i towarów
- Prognozy ruchu lotniczego dla poszczególnych portów lotniczych
- Plany i programy rozwoju regionów określające – między innymi – stopień ich finansowego zaangażowania w przedsięwzięcia lotniskowe
- Plany generalne rozwoju poszczególnych lotnisk
- Polityka w zakresie dostępu do rynku lotniczego, jego liberalizacji, realizacji europejskich norm bezpieczeństwa.

W celu realizacji opisanych wyżej zadań przewiduje się:

- **Do połowy roku 2003** podjęcie prac Zespołów Koordynacyjnych :
  - ds. opracowania założeń i lokalizacji drugiego lotniska dla Warszawy
  - ds. spójności programu rozwoju lotnisk cywilnych z siecią transportową kraju
  - ds. współpracy z regionami w sprawie rozwoju regionalnych portów lotniczych

Do współpracy w ramach prac tych zespołów zaproszeni zostaną – w zależności od tematyki - przedstawiciele odpowiednich organów rządowych, władz samorządowych oraz instytucji odpowiedzialnych za rozwój branży transportowej.

Wynik prac zespołów pozwoli na stworzenie jednolitego dokumentu dotyczącego efektywnego wykorzystania istniejącej infrastruktury lotniskowej i kierunków optymalnego jej rozwoju. Zostanie on poddany permanentnej ocenie i aktualizacji wraz z rozwojem sytuacji rynkowej oraz zjawiskami zachodzącymi w branży lotniczej i uwarunkowaniami dla niej zewnętrznymi.

Termin zakończenia prac Zespołów zależy od stopnia skomplikowania tematu – nie później jednak jak do końca 2004 r.

- **W 2003 roku** opracowanie prognozy ruchu lotniczego ( obejmującej przewozy pasażerów, towarów, ilość operacji lotniczych) dla wszystkich portów lotniczych oraz systematyczna jej weryfikacja (nie rzadziej niż raz do roku)
- **Do końca 2004 roku** opracowanie planów generalnych rozwoju wszystkich lotnisk

użytku publicznego

- **Do końca 2004 roku** opracowanie koncepcji przekształceń strukturalnych i własnościowych polskich portów lotniczych na lata 2005-2010
- **W 2003 roku** określenie polityki w stosunku do przewoźników niskokosztowych, roli polskich przewoźników w tym zakresie

Prace ww. będą koordynowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Ze strony jednostek organizacyjnych lotnictwa cywilnego udział wezmą PPL, PLL LOT S.A., przedstawiciele Zarządów spółek lotniskowych, przedstawiciele wszystkich polskich przewoźników lotniczych, firm świadczących inne usługi lotnicze w portach lotniczych.

Minister właściwy ds. transportu wraz z Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego zapewni polskim portom lotniczym użytku publicznego warunki do:

- utrzymania sieci lotnisk – zwłaszcza regionalnych, umożliwiających bezpośrednią obsługę potencjalnych klientów,
- utrzymania i rozwoju roli portu lotniczego im. Fryderyka Chopina w Warszawie jako regionalnego – europejskiego hub'u przy wsparciu portów Gdańsk-Rębiechowo, Kraków-Balice, jako portów lotniczych zapasowych,
- komercjalizacji slotów na lotniskach obsługujących ruch międzynarodowy i krajowy, zgodnej z przepisami UE,
- konkurencyjnej pozycji na rynku międzynarodowym, przede wszystkim UE.
- przekształceń strukturalnych i własnościowych – maksymalnie korzystnych dla strony polskiej, portów lotniczych i ich załóg,
- działalności operacyjnej opartej na bazie przepisów wykonawczych do ustawy Prawo Lotnicze, spójnych z międzynarodowymi standardami i zaleceniami .

Na podstawie aktualnie wykorzystywanych prognoz przewozów pasażerskich i towarowych, opracowanych przez poszczególne regionalne porty lotnicze, zarządy tych portów opracowały długofalowe plany rozwoju infrastruktury portów lotniczych z uwzględnieniem etapów ich realizacji (patrz tabele w załączniku). W tabelach 1.5. i 1.6. przedstawiono wspomniane wyżej prognozy przewozów pasażerskich i towarowych w regionalnych portach lotniczych obsługujących regularny i nieregularny ruch międzynarodowy.



Tabela 1.5.

Prognozy przewozów pasażerskich w regionalnych portach lotniczych (w tys.)

		2001	2005	2010	2015	2020
1	Kraków-Balice im. Jana Pawła II*	549,298	1 200	2 300	3 800	5 800
2	Gdańsk-Rębiechowo	319,174	727	1 531	2 026	2 855
3	Katowice-Pyrzowice	180,023	487	925	1 450	2 055
4	Poznań-Ławica	228,580	570	860	1 200	1 500
5	Wrocław-Strachowice	247 537	408	1 016	1 800	2 600
6	Szczecin-Goleniów	68,834	260	644	1 050	1 520
7	Rzeszów-Jasionka (PPL)	13,402	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
8	Bydgoszcz-Szwederowo	25,713	38	150	180	210
9	Zielona Góra-Babimost (PPL)	5,571	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
10	Łódź-Lublinek	3,082	35	45	70	100
11	Szczytno-Szymany	1,064	60	100	150	200

\* - na podstawie danych sporządzonych przez HNTB Corporation na zlecenie U.S. Trade and Development Agency

Tabela 1.6.

Przybliżone prognozy przewozów towarowych w polskich portach lotniczych (w tonach)

		2001	2005	2010	2015	2020
1	Warszawa-Okęcie im. F. Chopina (PPL)	38 983,2	51 600	65 300	83 900*	107 000*
2	Kraków-Balice im. Jana Pawła II	2 204	6 207	12 376	24 070	35 767
3	Gdańsk-Rębiechowo	1 954	3 105	7 606	10 075	18 300
4	Katowice-Pyrzowice	2 196	4 800	11 280	21 550	30 450
5	Poznań-Ławica	901	5 020	11 350	19 000	33 000
6	Wrocław-Strachowice	1 172,36	2 329	8 648	15 570	22 500
7	Szczecin-Goleniów	339,8	870	2 963	5 173	7 386
8	Rzeszów-Jasionka (PPL)	236	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
9	Bydgoszcz-Szwederowo	100	760	1 700	2 950	4 200
10	Zielona Góra Babimost (PPL)	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
11	Łódź-Lublinek	-	50	100	125	150
12	Szczytno-Szymany	-	10	15	30	60

\* - wielkość przewozów towarowych łącznie w Warszawskim Węźle Lotnisk (WWL) – Warszawa Okęcie + Warszawa II

W tabeli 1.7. przedstawiono opracowane przez specjalistów z IATA – Air Transport Consultancy Services prognozy kształtowania się wielkości ruchu pasażerskiego w siedmiu polskich portach lotniczych obsługujących ruch międzynarodowy.

Tabela 1.7.

Prognozy przewozów pasażerskich w polskich portach lotniczych (w tys.) - IATA

		2001	2005	2010	2015	2020
1	Warszawa-Okęcie im. F. Chopina (PPL)	4 713,727	6 331	9 376*	10 000*	10 000*
2	Warszawa II	-	-	-	3 008	6 661
3	Kraków-Balice im. Jana Pawła II	549,298	744	1 201	1 735	2 299
4	Gdańsk-Rębiechowo	319,174	430	665	965	1 293
5	Katowice-Pyrzowice	180,023	266	485	836	1 300
6	Poznań-Ławica	228,580	339	626	1 054	1 572
7	Wrocław-Strachowice	247 537	342	543	792	1 075

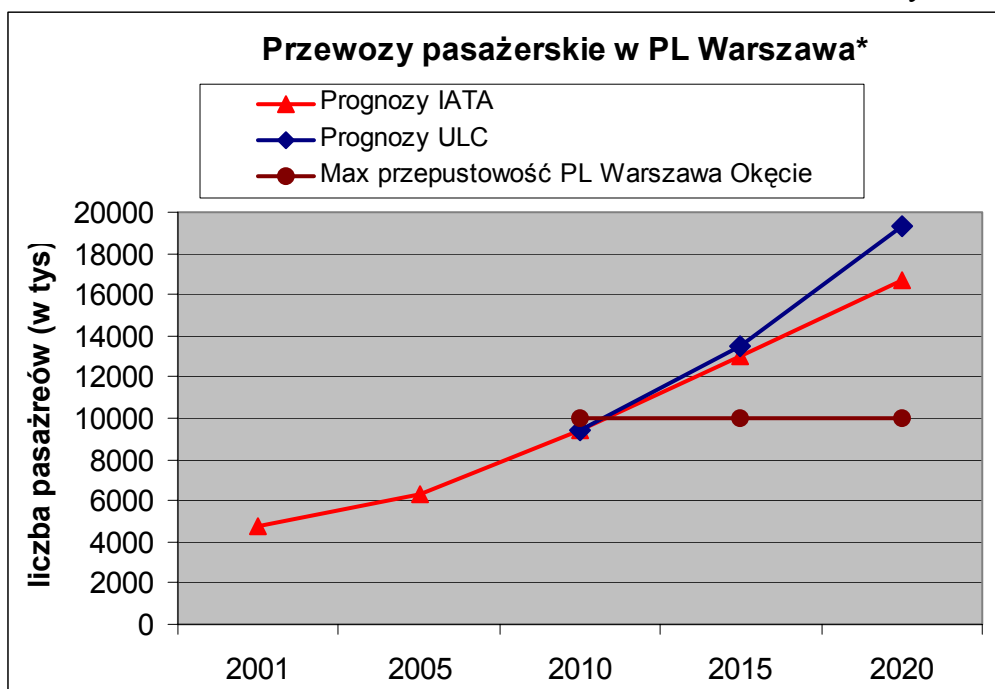
\* docelowa przepustowość portu lotniczego Warszawa-Okęcie im. F. Chopina oceniana przez specjalistów z IATA na 10 mln pasażerów rocznie.

Na podstawie przedstawionych wyżej prognoz odnośnie przewidywanego ruchu pasażerskiego w polskich portach lotniczych (tabele 1.5 i 1.7) można stwierdzić, iż osiągnięcie granicznej przepustowości portu lotniczego Warszawa – Okęcie im. F. Chopina nastąpi ok. roku 2010.

Jednocześnie przyjęto założenie, iż nowy port lotniczy w okolicach Warszawy (Warszawa II) zacznie funkcjonować przed rokiem 2010. Należy zwrócić uwagę na różnice w prognozach wielkości ruchu pasażerskiego w pięciu regionalnych portach lotniczych.

Na przedstawionych poniżej wykresach 1.1 oraz 1.2 zaprezentowano wzrost ruchu pasażerskiego w PL Warszawa oraz rozbieżności w prognozach wykonanych przez przedstawicieli portów regionalnych oraz władz regionalnych z wielkościami wyliczonymi przez IATA

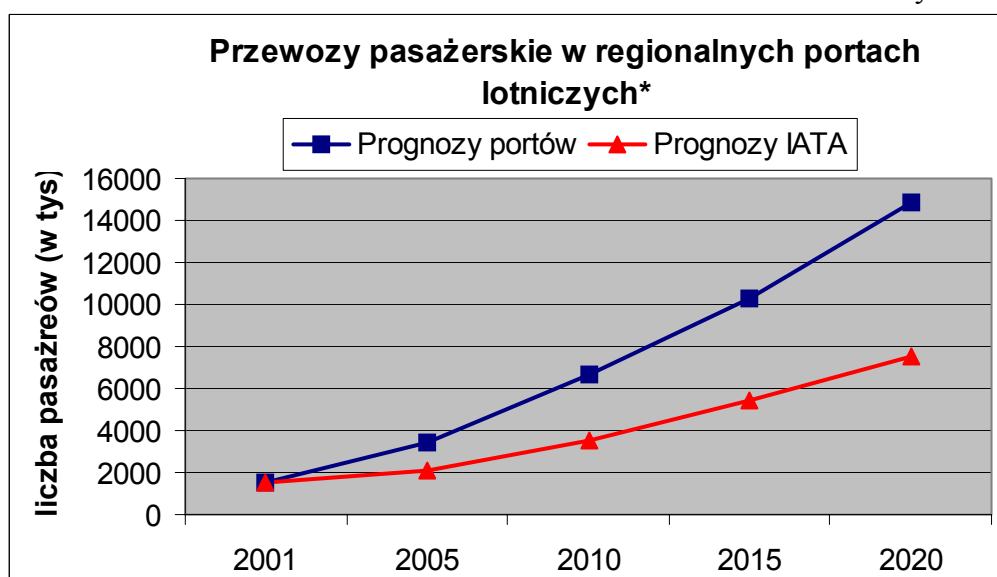
Wykres 1.1



\* - wielkość przewozów pasażerskich łącznie w Warszawskim Węźle Lotnisk (WWL). W prognozach ULC przyjęto średnioroczne tempo wzrostu przewozów pasażerskich w wysokości 7,5% (w takim tempie w ostatnich 20 latach wzrastały przewozy pasażerskie w krajach Unii Europejskiej) dla portu lotniczego Warszawa II na lata 2010 - 2020.

W odniesieniu do regionalnych portów lotniczych (Kraków – Balice, Gdańsk – Rębiechowo, Katowice - Pyrzowice, Poznań – Ławica oraz Wrocław – Strachowice) zdecydowanie bardziej optymistyczne są prognozy przedstawicieli portów oraz władz regionalnych. W oparciu o nie można stwierdzić, iż w 2020 roku wielkość ruchu pasażerskiego we wspomnianych portach wyniesie ok. 15 mln pasażerów (wg prognoz IATA w 2020 roku w omawianych portach wielkość ruchu wyniesie ok. 7,5 mln pasażerów).

Wykres 1.2



\* - prognoza dotyczy 5 regionalnych portów lotniczych: Kraków – Balice, Gdańsk – Rębiechowo, Katowice - Pyrzowice, Poznań – Ławica oraz Wrocław – Strachowice

### 1.3.2. Centralny Międzynarodowy Port Lotniczy Warszawa-Okęcie im. F. Chopina

W dalszym ciągu rozwijana będzie funkcja Centralnego Międzynarodowego Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie im. F. Chopina (CMPL) - wg ICAO cyfra kodu 4, litera kodu E (klasa 4E). Dysponujący dwiema drogami startowymi (DS1 2800x50 m, DS3 3690x60 m) port jest systematycznie modernizowany. Aktualnie jest przystosowany do II kategorii operacji lotniczych<sup>2</sup>.

CMPL Warszawa-Okęcie im. F. Chopina nadal będzie pełnił rolę węzłową dla obsługi przewozów międzynarodowych na liniach dalekiego zasięgu, ruchu do/z Europy Centralnej i Wschodniej, a także rolę węzła przesiadkowego dla podróży do i z portów regionalnych w Polsce. Nie zmienia to naturalnej tendencji do rozwoju portów regionalnych, zarówno dla potrzeb ruchu międzyregionalnego w skali kraju jak i Europy.

CMPL Warszawa-Okęcie, ze względu na potrzeby gospodarcze, komunikacyjne i turystyczne Polski, będzie rozwijał się aż do osiągnięcia zdolności przepustowości szacowanej obecnie na około 155 tys. operacji lotniczych (startów i lądowań) rocznie, co przekłada się na obsługę ok. 10 mln pasażerów rocznie, limitowanej docelową przepustowością terminali pasażerskich. Przewiduje się, iż zdolność ta zostanie wyczerpana do roku 2010. Wobec nadmiernego zatłoczenia istniejącego dworca lotniczego (pomimo zakładanej przepustowości Terminala I na 3,5 mln pasażerów rocznie, w 2001 roku odprawiono w nim aż 4,7 mln pasażerów) podjęto decyzję o budowie Terminala Pasażerskiego II o docelowej przepustowości 6,5 mln pasażerów rocznie. Z chwilą oddania do użytku Terminala II (ok. 2005 roku) przepustowość portu lotniczego Warszawa-Okęcie wzrośnie do 10 mln pasażerów rocznie.

W latach 2003-2005 będzie kontynuowana modernizacja CMPL Warszawa-Okęcie, powiązana z jednoczesnym dostosowaniem miejskiej infrastruktury komunikacyjnej do systematycznie zwiększającej się liczby obsługiwanych pasażerów. W jej ramach w 2002 roku został zbudowany budynek biurowy, aktualnie jest realizowana budowa hotelu. Ponadto planuje się następujące inwestycje:

- drugi terminal pasażerski wraz z częścią administracyjno-techniczną;
- płyty postojowe dla samolotów i drogi kołowania z pełną infrastrukturą;
- rozbudowę i modernizację części miejskiego układu komunikacyjnego, w tym linii kolejowej dowożącej pasażerów do dworca lotniczego;
- parkingi terenowe i wielopoziomowy parking dla samochodów.

Inwestycje infrastruktury lotniskowej zostaną określone w Planie Generalnym Lotniska Okęcie, którego opracowanie i zatwierdzenie jest jednym z najważniejszych zadań Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”.

Przyszłość Warszawskiego Węzła Lotnisk (Warszawa-Okęcie + Warszawa II) wymaga

<sup>2</sup> Aneks 14 do Konwencji Chicagowskiej wyróżnia następujące kategorie lądowań

Rodzaje kategorii	Wysokość podjęcia decyzji	Widzialność
Kategoria I	200 ft* (61 m)	Nie mniej niż 1 805 ft (550 m)
Kategoria II	100 ft (30,5 m)	Nie mniej niż 985 ft (300 m)
Kategoria III A	50 ft (15,3 m)	Nie mniej niż 656 ft (200 m)
Kategoria III B	poniżej 50 ft (15 m)	Poniżej 656 ft (200 m)
Kategoria III C**	0 ft	0 ft

\* ft – feet – stóp

\*\* kategoria ta nie jest jeszcze zatwierdzona przez ICAO

dalszych szczegółowych analiz ekonomicznych, technicznych i społecznych. Osiągnięcie w roku 2010 granicznej przepustowości lotniska Warszawa-Okęcie przy wyborze wariantu braku rozbudowy układu dróg startowych w tym porcie, uzasadnia budowę nowego lotniska dla Warszawy. Konieczność opracowania szczegółowych analiz i podjęcia decyzji o sposobie zwiększenia przepustowości WWL staje się sprawą pilną.

Zakłada się konieczność jego wcześniejszego uruchomienia, tak aby lotnisko Okęcie nie pracowało przy obciążeniu zbliżonym do granic przepustowości układu dróg startowych oraz terminali pasażerskich. Przyjmujemy, że działania organizacyjne związane z lokalizacją i budową drugiego lotniska dla Warszawy rozpoczniemy w 2003 roku, aby prace projektowe mogły rozpocząć się w 2003-2004 roku, a prace budowlane w latach 2006-2008. W 2003 roku powołany zostanie międzyresortowy interdyscyplinarny zespół ds. lokalizacji drugiego lotniska dla Warszawy. Jego zadaniem będzie bezstronna ocena i wybór optymalnej lokalizacji nowego lotniska. Zespół ten będzie brał pod uwagę argumenty natury ekonomicznej, technicznej, prawnej, społecznej oraz kwestie związane z ekologią. Aktualnie brane są pod rozwagę dwie lokalizacje - w okolicy Modlina (z ewentualnym wykorzystaniem byłego lotniska wojskowego, będącego w dyspozycji Agencji Mienia Wojskowego) lub w kierunku Łodzi w pobliżu przyszłej Autostrady A-2 i linii kolejowej Warszawa - Łódź. Do czasu podjęcia ostatecznej decyzji lokalizacyjnej zainicjowane zostaną kroki zapobiegające działaniom mogącym wpłynąć na brak możliwości wykorzystania potencjalnych lokalizacji na cele nowego lotniska dla Warszawy (np. zabezpieczenie gruntów przed ich ewentualną sprzedażą).

Oddanie do eksploatacji nowego portu lotniczego powinno nastąpić nie później niż w 2010 roku, kiedy lotnisko Okęcie obsługiwać będzie zakładane 10 mln pasażerów rocznie, stanowiące górną granicę przepustowości terminali pasażerskich. Wcześniejsze oddanie do eksploatacji nowego lotniska dla Warszawy umożliwi sukcesywne przenoszenie ruchu i pracę lotniska Okęcie poniżej maksymalnej dopuszczalnej liczby operacji lotniczych. Dalsze losy lotniska Okęcie po uruchomieniu nowego lotniska dla Warszawy wymagają odrębnych analiz. Doświadczenia zagraniczne wskazują, że możliwe jest zarówno utrzymanie obsługi aglomeracji przez układ dwóch lub więcej lotnisk (np. Paryż), jak i zamknięcie istniejącego lotniska po oddaniu do użytku nowego (np. Ateny, Oslo).

Koncentrując ruch międzynarodowy dalekiego zasięgu w Warszawskim Węźle Lotnisk przewidziane są porty zapasowe dla tego ruchu, tj. w północnej części Polski w Gdańsku-Rębiechowie i w południowej części w Krakowie-Balicach lub Katowicach-Pyrzowicach. Proces modernizacji tych lotnisk będzie skorelowany z procesem rozbudowy lotniska Okęcie i budowy nowego lotniska dla Warszawy. Zakłada się prowadzenie inwestycji na tych lotniskach, wyprzedzających ich bieżące potrzeby, zwłaszcza w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego, tak aby lotniska te były przystosowane do przejęcia pełnego ruchu z lotniska Okęcie (WWL) w sytuacjach awaryjnych.

Dla rozwoju CMPL Warszawa-Okęcie jako hub-u oraz zwiększenia jego obszaru ciężenia konieczne jest jednak spełnienie szeregu dodatkowych warunków, najważniejsze z nich to:

- rozwój systemu transportu naziemnego (kolejowego, drogowego) łączącego lotnisko Warszawa z centrum miasta oraz z najważniejszymi aglomeracjami kraju;
- rozwój infrastruktury funkcjonującego lotniska dla zapewnienia optymalnych warunków obsługi pasażerów;

- budowa nowego terminala pasażerskiego w CMPL Warszawa-Okęcie (który zapewni wysoki poziom usług adekwatny do wzrastającego ruchu i zdecydowanie wzmocni pozycję LOT w aliansie na najważniejszym, dla polskiego przewoźnika, rynku polskim) w celu zwiększenia przepustowości portu,
- rozważenie zasadności modyfikacji dróg lotniczych FIR Warszawa oraz procedur startów i lądowań na lotniskach RP /SID i STAR/.

Zarówno PPL, jak i zarządzający portami regionalnymi będą podejmować działania zmierzające do zwiększenia roli przychodów pozalotniczych. Poważne zagrożenie w tym zakresie stanowi likwidacja sprzedaży wolnocłowej w ruchu do krajów UE, który dominuje w przewozach wykonywanych z polskich portów lotniczych. Wymusi to na portach lotniczych poszukiwania alternatywnych źródeł przychodów i może przyczynić się do ograniczenia środków, które mogą być przeznaczone na finansowanie rozwoju.

W związku z narastającymi uciążliwościami hałasowymi i zagrożeniami związanymi ze szkodliwymi wpływami transportu lotniczego na środowisko (emisja spalin lotniczych, wzrost zagrożenia hałasem, zanieczyszczenia gleby i wody) mogą ulec nasileniu protesty mieszkańców osiedli i gmin okalających lotnisko Warszawa-Okęcie. W tym kontekście niezbędne jest opracowanie stref ograniczonego użytkowania wokół lotnisk oraz stworzenie map akustycznych. W Porcie Lotniczym Warszawa-Okęcie i w innych portach lotniczych, gdzie problem uciążliwości hałasowej jest największy, podjęte będą działania przy pomocy instrumentów ekonomicznych (podwyższone opłaty lotniskowe) i administracyjnych (zakaz wykonywania operacji w określonych godzinach i niektórymi typami statków powietrznych) w celu ograniczenia ruchu najbardziej uciążliwych z punktu widzenia hałasu statków powietrznych.

Celowość tworzenia sprzyjających warunków prowadzenia operacji lotniczych przez tanich przewoźników (tzw. „*low cost carriers*”) będzie przedmiotem dalszych szczegółowych analiz prowadzonych przez Prezesa ULC, PPL i regionalne porty lotnicze, z uwzględnieniem interesów pasażerów, polskich portów lotniczych, polskich przewoźników oraz rozwoju gospodarczego kraju i regionów. Rozwój usług tanich przewoźników przyczyni się do aktywizacji ruchu lotniczego i zwiększenia liczby pasażerów i operacji lotniczych, głównie poprzez aktywizację nowych segmentów rynku. Wzrost liczby obsługiwanych pasażerów wystąpi w największym stopniu w regionalnych portach lotniczych. Wejście na rynek tanich przewoźników z pewnością przyczyni się do obniżenia cen oferowanych usług na rynku polskim w zakresie przewozu pasażerów, jak również zwiększy dostępność do tego rodzaju usług dla konsumentów (pasażerów).

Należy liczyć się z faktem, iż liberalizacja przepisów, która nastąpi po przystąpieniu Polski do UE może doprowadzić do powstania dużej konkurencji na rynku usług w zakresie obsługi naziemnej świadczonych w portach lotniczych. Zgodnie z przepisami UE w portach lotniczych należy stworzyć warunki dla konkurencji poprzez dopuszczenie przedsiębiorstw konkurencyjnych.

Głównym podmiotem prowadzącym lotniczą działalność gospodarczą w zakresie obsługi naziemnej w Porcie Lotniczym Warszawa – Okęcie jest Lot Ground Services (LGS) Sp. z o.o. Z uwagi na planowaną liberalizację rynku oraz wstąpienie Polski do UE, w 2001 roku powołano do życia spółkę Warsaw Airport Services (WAS), celem zabezpieczenia polskich interesów w MPL Warszawa-Okęcie. Pomimo wzrostu konkurencji na lotnisku Warszawa-Okęcie (wejście na rynek WAS), LGS utrzymuje swoją dominującą rolę przy zachowaniu wysokich standardów oferowanych



usług oraz wysokiego współczynnika punktualności (por. Tabela 1.8).

Tabela 1.8

Liczba obsłużonych rejsów oraz pasażerów przez Lot Ground Services (LGS) Sp. z o.o.

	2000	2001	Dynamika
<b>Liczba pasażerów</b>	2 173 538	2 284 671	105%
<b>Liczba lotów</b>	38 193	47 058	123%
<b>Opóźnienia LGS</b>	74	91	77%
<b>Punktualność LGS (w %)</b>	99,81 %	99,81 %	0%

Źródło: LGS Sp. z o.o.

### 1.3.3. Regionalny Główny Port Lotniczy Kraków-Balice im. Jana Pawła II

Rozwijana będzie funkcja Regionalnego Głównego Portu Lotniczego Kraków-Balice im. Jana Pawła II (klasy 4E) jako portu lotniczego zapasowego dla Warszawy, obsługującego przewozy międzynarodowe na liniach średniego i krótkiego zasięgu, przewozy krajowe na liniach o dużym oraz średnim natężeniu ruchu – poziom II. Rozwijane też będą przewozy międzynarodowe na liniach dalekiego zasięgu – poziom I. Lotnisko wyposażone jest w pomoce nawigacyjne (światła, systemy energetyczne, itd.) zapewniające I kategorię operacji lotniczych oraz częściowo przystosowane do wprowadzenia II kategorii. Planowane przez Zarządzającego inwestycje odzwierciedla załącznik.

Oczekiwane są decyzje w sprawie charakteru tego lotniska (wojskowe czy cywilne). W celu prowadzenia racjonalnych i niezbędnych inwestycji na tym lotnisku wydaje się, że powinno ono zostać przekazane władzom regionalnym, z zagwarantowaniem jego współużytkowania przez MON.

### 1.3.4. Regionalne porty lotnicze

Rozwijane będą funkcje portów regionalnych (klasa 4E wg ICAO), obsługujących przewozy międzynarodowe na liniach średniego i krótkiego zasięgu oraz przewozy krajowe na liniach o zróżnicowanym natężeniu ruchu – poziom II w Gdańsku-Rębiechowie - jako porcie zapasowym dla Warszawy oraz pozostałych portów regionalnych, tj. Katowice-Pyrzowice, Poznań-Ławica, Szczecin-Goleniów, Wrocław-Strachowice, Rzeszów-Jasionka, Bydgoszcz-Szwederowo, Zielona Góra-Babimost, Łódź-Lublinek i Szczytno-Szymany (klasy 4E, 4D i 4C). Lotniska wyposażone są w pomoce nawigacyjne (ILS, światła, systemy energetyczne, itd.) zapewniające I kategorię operacji lotniczych, a Gdańsk-Rębiechowo jest już częściowo przystosowany do wprowadzenia II kategorii.

W przypadku lotnisk w Wrocławiu, Bydgoszczy, Szczytnie-Szymanach mamy do czynienia ze współużytkowaniem lotnisk wojskowych przez spółki prawa handlowego, a w Zielonej Górze-Babimost przez PPL. Na lotniskach tych konieczne jest szybkie ustanowienie cywilnych zarządzających lotniskiem, co pozwoli na ich wpisanie do rejestru lotnisk cywilnych, a przede wszystkim umożliwi i uporządkuje sposób finansowania inwestycji lotniskowych.

Minister właściwy ds. transportu wystąpi z inicjatywą do Ministra Obrony Narodowej celem

ustalenia zasad przekazania pod zarząd cywilny wszystkich lotnisk, na których wielkość obsługiwanego w ciągu roku ruchu pasażerskiego jest większa niż 25 tys. (łącznie w ruchu rozkładowym i nie rozkładowym). W ww. ustaleniu zagwarantowane będzie współużytkowanie lotniska przez MON.

W latach 90-tych terminale pasażerskie tych portów zostały zmodernizowane i w większości odpowiadają aktualnym potrzebom przewozowym. Jednak wzrastający ruch lotniczy wymusi konieczność podjęcia kolejnych decyzji o rozbudowie infrastruktury lotniskowej, zwiększającej przepustowość terminali oraz dróg startowych.

W celu racjonalizacji planowania i projektowania rozbudowy, a więc rozwoju tych portów, konieczne jest opracowanie i zatwierdzenie planów docelowej rozbudowy oraz planów generalnych lotnisk. Zarządzający lotniskami zobowiązani zostaną do opracowania planów generalnych lotnisk do końca 2004 roku.

W latach 2003-2004 przewiduje się zwiększenie konkurencji w portach regionalnych w związku z poprawą sytuacji gospodarczej oraz liberalizacją rynku.

### **1.3.5. Lokalne porty lotnicze**

Rozwój portów lotniczych lokalnych (podstawowa długość drogi startowej 800-1200 m, wg ICAO cyfra kodu 2, litera kodu C {klasa 2C}), tj. modernizacja infrastruktury lotniskowej istniejących lotnisk sportowych z dostosowaniem ich do obsługi przewozów III poziomów – uzależniony będzie od zainteresowania władz lokalnych wykorzystaniem lotnisk sklasyfikowanych w tej grupie, opracowanie realnej koncepcji technicznej rozbudowy z określeniem celów jakim mają służyć, formuły pozyskiwania partnerów i kapitału dla realizacji zakładanych przedsięwzięć lotniskowych.

W przypadku części lotnisk, tj. Częstochowa-Rudniki, Koszalin-Zegrze Pomorskie, Piła, Słupsk, mamy do czynienia z lotniskami wojskowymi częściowo współużytkowanymi przez Aeroklub Polski (podstawowa długość dróg startowych 1200 – 2400 m, wg ICAO cyfra kodu 3 i 4, litera kodu C i D {klasa 3C i 4D}).

Ministerstwo Obrony Narodowej planuje sukcesywne przekazywanie wojskowych lotnisk w Białej Podlaskiej, Częstochowie-Rudnikach, Koszalinie-Zegrzu Pomorskim, Szczytnie-Szymanach i Pile w zarząd Agencji Mienia Wojskowego.

Infrastruktura lotnicza składająca się z istniejących lotnisk cywilnych, lotnisk przyfabrycznych, współużytkowanych przez Aeroklub Polski lotnisk wojskowych, lotnisk sportowo-usługowych stwarza korzystne przesłanki zabezpieczenia obecnych i perspektywicznych potrzeb transportowych w kraju przy zakładanym ożywieniu gospodarczym, wyzwajające zwiększone zapotrzebowanie na przewozy lotnicze. W tej grupie portów lotniczych przygotowanie do obsługi krajowych i międzynarodowych przewozów lotniczych jest zróżnicowane i w dużej mierze jest i będzie uzależnione od określenia formuły rozwoju tych przedsięwzięć, a także determinacji i możliwości finansowego zaangażowania władz regionalnych i udziałowców biznesowych współrealizujących przedsięwzięcia lotniskowe.

W chwili obecnej funkcje cywilnych lotnisk lokalnych sprowadzają się praktycznie do działalności sportowo-usługowej, w przeważającej większości są to lotniska z nawierzchnią



trawiając bez pomocy nawigacyjnych. Lotniska te pełniły będą rolę uzupełniającą dla sieci lotnisk regionalnych i mają za zadanie zabezpieczyć zapotrzebowanie na usługi lotniskowe o znaczeniu lokalnym.

Prezes Urzędu, zgodnie z Ustawą, stworzy warunki dla zakładania i bezpiecznego funkcjonowania lądowisk. Zakładanie, wpis do ewidencji i eksploatacja lądowisk odbywać się będzie wg procedur i na warunkach opisanych w Ustawie oraz przepisach wykonawczych.

### 1.3.7. Infrastruktura ruchu lotniczego

W związku z planowanym podwojeniem liczby operacji w Europie do 2015 roku w porównaniu z rokiem 2000, należy planować nowe rozwiązania przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa ruchu lotniczego wobec przyrostu liczby operacji lotniczych i lotów tranzytowych. Aktualnie kontynuowane jest wdrażanie ogólnoeuropejskich programów takich jak Europejski Program Zarządzania Ruchem Lotniczym obejmujący m.in. RVSM – zredukowane minima separacji pionowej, zredukowanej radiowej separacji międzykanałowej 8,33 kHz, R-NAV, a ostatnio program *Free Route Airspace*, w którym odchodzi się od przywiązania trasy lotu samolotu do sieci korytarzy lotniczych zezwalając na lot najkrótszą drogą pomiędzy dwoma punktami. W celu poprawy dostępu do przestrzeni powietrznej wszystkim jej użytkownikom realizowany jest program elastycznego użytkowania przestrzeni (FUA - *Flexible Use of Airspace*). Wymagać to będzie inwestycji w infrastrukturę obejmującą tzw. dolną przestrzeń powietrzną poniżej FL 100.

Planowane inwestycje w zakresie ruchu lotniczego w latach 2002-2007 wynikają przede wszystkim z weryfikowanych Programów Wykonawczych do Koncepcji Jednolitego Systemu Zarządzania Ruchem Lotniczym oraz realizacji Europejskiej Strategii Zarządzania Ruchem Lotniczym *ATM Strategy 2000+* zatwierdzonej przez Ministrów Transportu państw członkowskich Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC - *European Civil Aviation Conference*), w tym Polski.

Podjęte zostaną wszelkie możliwe działania, aby polski podmiot świadczący usługi nawigacyjne odgrywał istotną rolę w systemie Wspólnej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (*Single European Sky*), jeśli wejdzie on w życie. Należy dążyć do tego, aby polski podmiot świadczący usługi nawigacyjne został nie tylko lokalnym dostawcą usług w dolnej przestrzeni powietrznej nad terytorium Polski, ale także regionalnym dostawcą tych usług w górnej przestrzeni powietrznej w rejonach obejmujących polską przestrzeń powietrzną. Polska ma w tym względzie wiele atutów, jak wysoka fachowość kadry, nowoczesne wyposażenie, dobre położenie geograficzne. Jednak podobną rolę chciałyby odgrywać podmioty świadczące usługi nawigacyjne w sąsiednich krajach, zwłaszcza niemiecki, szwedzki, litewski i czeski. W latach 2003 – 2004 ARL będzie współpracował z wymienionymi partnerami zagranicznymi, celem osiągnięcia porozumienia korzystnego dla strony polskiej.

Nie można zapomnieć, że jednym z celów systemu jednolitego nieba w obecnie proponowanym kształcie jest myślenie o zarządzaniu ruchem lotniczym w kategoriach rynkowych, a także konkurencja o rynek. Zmiany w PPL, a w przyszłości w Polskiej Agencji Ruchu Lotniczego będą zmierzać w tym kierunku.

Zgodnie z zapisami Ustawy jednym z zadań państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym jest zakup, instalacja i utrzymanie lotniczych urządzeń radionawigacyjnych (wraz z terenami), przeznaczonych do użytku w przestrzeni kontrolowanej. Prezes Urzędu Lotnictwa

Cywilnego stworzy warunki prawne (przepisy techniczno-organizacyjne) dla ustanawiania i likwidacji organów kontroli ruchu lotniczego na lotniskach oraz instalacji urządzeń radiolokacyjnych i radionawigacyjnych. Urządzenia te będą instalowane w oparciu o uzasadnione potrzeby portów lotniczych, wynikające z wielkości obsługiwanego ruchu lotniczego. Ich instalacja i eksploatacja powinny być poparte rachunkiem ekonomicznym kosztów i korzyści. Prezes ULC prowadzić będzie rejestr lotniczych urządzeń naziemnych, obejmujących urządzenia radiokomunikacyjne, radiolokacyjne, radionawigacyjne, wzrokowe pomoce nawigacyjne i automatyczne systemy pomiarowe parametrów meteorologicznych.

Minister właściwy ds. transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej oraz Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji, mając na uwadze elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej oraz koordynację wykorzystania jej przez cywilne i wojskowe statki powietrzne powoła, w drodze rozporządzenia, wspólny cywilno-wojskowy organ doradczy odpowiedzialny za kształtowanie zasad zarządzania i wykorzystania przestrzeni powietrznej przez wszystkich użytkowników, oraz ustali zakres działania tego organu z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych.

W sprawach dotyczących przestrzeni niekontrolowanej minister właściwy ds. transportu wraz z Prezesem ULC zapewnią:

- przygotowanie jednolitego pakietu rozporządzeń w sprawie ruchu lotniczego (zgodnie z Ustawą) umożliwiającego przejęcie zwierzchnictwa i uruchomienie w Polsce – Jednolitego Systemu Zarządzania Ruchem Lotniczym, wraz ze zmianą zasad ruchu i podziału przestrzeni powietrznej,
- uruchomienie sieci informacyjnej o ruchu lotniczym i warunkach meteorologicznych,
- przyspieszenie działania FIS w pełnym zakresie ustalonych zadań dotyczących koordynacji, planowania i nadzoru lotów VFR i IFR w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej do poziomu lotu 095 w związku ze zlikwidowaniem Centralnego i kolejno Rejonowych Ośrodków Koordynacji Ruchu Lotniczego w Warszawie, Bydgoszczy i Wrocławiu.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego zgodnie z zapisami Ustawy czuwać będzie nad bezpiecznym wykorzystaniem polskiej przestrzeni niekontrolowanej. W sprawach wymagających interwencji (naruszeń obowiązujących zasad ruchu lotniczego) Prezes ULC nawiąże współpracę z organami MON i MSWiA (policji – lotnictwa służb porządku publicznego, Strażą Graniczną) i służbami ochrony środowiska.

## **2. PRZEDSIĘBIORTWO PAŃSTWOWE „PORTY LOTNICZE”**

### **2.1. Stan obecny**

Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” powołane zostało na podstawie ustawy z dnia 23 października 1987 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze” (Dz. U. Nr 33, poz. 185) i przejęło działalność Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych. Zgodnie z

zapisami tej ustawy przedmiotem działalności PPL jest:

- budowa, modernizacja i eksploatacja lotnisk komunikacyjnych i lotniczych urządzeń naziemnych,
- budowa, rozbudowa i utrzymanie dworców lotniczych i innych obiektów zaplecza portowego,
- świadczenie usług lotniczych związanych ze startem, lądowaniem i parkowaniem statków powietrznych na rzecz krajowych i zagranicznych przewoźników oraz innych osób eksploatujących statki powietrzne,
- świadczenie usług na rzecz pasażerów linii lotniczych oraz innych usług, a w szczególności usług reklamowych, prowadzenie sklepów wolnocłowych oraz wynajem pomieszczeń przedstawicielom obcych przewoźników,
- świadczenie usług związanych z przewozami ładunków przez przewoźników powietrznych,
- świadczenie usług w zakresie serwisu technicznego dla statków powietrznych.

Przedsiębiorstwo zobowiązane jest również do realizacji zadań związanych z wykonywaniem czynności zleconych przez ministra właściwego ds. transportu w zakresie: kierowania, kontroli, nadzoru, zabezpieczania i obsługi ruchu lotniczego.

Zarządzeniem z 1988 roku w sprawie organizacji i zakresu działania państwowego nadzoru na lotnictwem cywilnym oraz zlecenia Przedsiębiorstwu Państwowemu „Porty Lotnicze” niektórych zadań w zakresie ruchu lotniczego Minister przekazał Przedsiębiorstwu wykonywanie zadań w zakresie ruchu lotniczego. Na podstawie wspomnianego zarządzenia w ramach PPL powstała Agencja Ruchu Lotniczego – pion organizacyjny zajmujący się zleconymi przez Ministra zadaniami kontroli ruchu lotniczego. Obecnie ww. zadania zostały uregulowane w ustawie Prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r.

Podstawowym celem istnienia Przedsiębiorstwa było przejęcie zarządzania polskimi portami lotniczymi od likwidowanego Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych. Dotyczyło to ośmiu lotnisk dopuszczonych do utrzymywania stałego ruchu międzynarodowego, tj. Warszawa-Okęcie, Kraków-Balice, Gdańsk-Rębiechowo, Poznań-Ławica, Katowice-Pyrzowice, Wrocław-Strachowice, Szczecin-Goleniów i Rzeszów-Jasionka. Przejęta w drodze sukcesji infrastruktura lotniskowa była niedoinwestowana i wymagała modernizacji. Modernizacja infrastruktury lotniskowej portów lotniczych wchodzących w skład PPL została dokonana przy zaangażowaniu znacznych środków finansowych przedsiębiorstwa.

Od 1991 roku podjęto w PPL prace zmierzające do utworzenia tzw. regionalnych portów lotniczych zorganizowanych jako spółki prawa handlowego, w których udziałowcami są: PPL, Skarb Państwa, samorząd terytorialny i kapitał prywatny. Podjęte działania uzyskały akceptację Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, który w latach 1993-1999 wydał zgodę na przekształcenie przez PPL sześciu portów lotniczych w spółki prawa handlowego, ze znacznym udziałem władz samorządowych.

Podjęte decyzje o utworzeniu portów regionalnych stanowiły podstawę do wniesienia aportem majątku zorganizowanych oddziałów lotniskowych PPL do tych spółek oraz aportów rzeczowych, finansowych i udzielania pożyczek w kolejnych latach ich działalności. – związanych głównie z koniecznością podniesienia poziomu infrastruktury lotniskowej. Do spółek lotniskowych PPL przekazało na cele inwestycyjne i operacyjne środki pieniężne w łącznej wysokości 318 mln zł. Konieczność ta wynikała ze zbyt małego ruchu lotniczego w tych portach, który wyklucza ich samodzielność inwestycyjną. Należy zaznaczyć, że inwestycje spółek lotniskowych były

dofinansowywane (choć w mniejszym stopniu) przez władze lokalne i biznes regionalny.

Tabela 2.1.

Udziały i akcje PPL w spółkach lotniskowych (stan na dzień 31.12.2002 r.)

Lp.	Spółka	% udziału w kapitale
1	Międzynarodowy Port Lotniczy Sp. z o.o. Kraków-Balice	85.84
2	Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. Katowice	33.10
3	Port Lotniczy Wrocław S.A.	47.78
4	Port Lotniczy Gdańsk-Trójmiasto Sp. z o.o.	38.07
5	Port Lotniczy Poznań-Ławica Sp. z o.o.	85.00
6	Port Lotniczy Mazury-Szczytno Sp. z o.o.	31.40
7	Port Lotniczy Szczecin-Goleniów Sp. z o.o.	56.67
8	Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.	26.22

Kondycja finansowa PPL pozwala na dofinansowanie, będących w strukturze, deficytowych portów regionalnych w Rzeszowie i Zielonej Górze. Jako współwłaściciel (akcjonariusz), PPL poważnym wysiłkiem zdołał pomóc w rozbudowie infrastruktury lotniczej spółek lotniskowych.

Program przekształceń strukturalnych cywilnych regionalnych portów lotniczych skutkuje powstaniem nowoczesnych jednostek gospodarczych, zdolnych do samodzielności działania opartej o zasady prawa handlowego. Daje możliwość podejmowania szerokiej gamy działalności pozalotniczej, będącej uzupełnieniem finansowym w okresie zbyt niskich przychodów osiąganych z działalności lotniskowej. Pozwala na zaangażowanie w rozwój portów regionalnych władz i biznesu lokalnego. Umożliwia regionalnym spółkom lotniskowym przewidywanie przyszłej sektorowej prywatyzacji.

Oceniając dziesięcioletni okres restrukturyzacji PPL, w wyniku której powstały lotniskowe spółki prawa handlowego należy stwierdzić, że wbrew oczekiwaniom - zaangażowanie regionów w rozwój i współfinansowanie portów lotniczych wykazuje tendencję malejącą. Jest to wynikiem obiektywnych trudności gospodarczych i finansowych regionów, ale też brakiem koncepcji zaangażowania spółek lotniskowych w dochodową gospodarczą działalność regionalną.

Porty lotnicze, których infrastruktura jest wysoce kapitałochłonna, samodzielność finansowa uwarunkowana wysokim poziomem ruchu lotniczego znacznie przewyższającego dotychczasowy w większości regionów – w tym trudnym dla siebie okresie z trudem pozyskują kapitał prywatny, zainteresowany szybkim zwrotem inwestowanego kapitału.

Utrzymanie obecnego potencjału - w większości deficytowych portów regionalnych – wymaga zatem strategicznych decyzji, które powinny być podjęte na bazie planów generalnych ich rozwoju przez udziałowców/akcjonariuszy spółek lotniskowych w spójności z programem rozwoju sieci lotnisk w Polsce.

Przychody PPL z tytułu świadczenia usług lotniczych (por. Tabela 2.2) wyniosły w 2001 roku 576 546 069 zł i zwiększyły się w porównaniu z 2000 r. o 1%. Przychody pozalotnicze ukształtowały się w 2001 r. na wysokości 110 655 149 zł, co stanowiło wzrost w porównaniu z 2000 r. o 2%. Sprzedaż usług lotniczych stanowiła w 2001 roku 84 % przychodów ze sprzedaży usług PPL, natomiast sprzedaż usług pozalotniczych stanowiła odpowiednio 16%.

Tabela 2.2

Przychody PPL z tytułu usług lotniczych wg jednostek organizacyjnych (w zł)

Opis	2000	2001	Dynamika
ARL	361 648 680	357 376 330	99%
PL Warszawa – Okęcie	207 959 485	217 234 306	104%
PL Rzeszów – Jasionka	1 248 365	1 497 038	120%
PL Zielona Góra	15 571	438 394	2815%
<b>RAZEM</b>	<b>571 852 835*</b>	<b>576 546 069</b>	<b>101%</b>

\* - razem z przychodami uzyskanymi w PL Szczecin, który w połowie 2000r. został wydzielony ze struktur PPL

Największy udział w przychodach lotniczych (por. Tabela 2.3) stanowiła obsługa przelotów tranzytowych przez Agencję Ruchu Lotniczego. Sprzedaż z tego tytułu osiągnęła w 2001 r. kwotę 278 167 989 zł, co stanowiło 48% ogółu przychodów lotniczych z działalności lotniczej.

Kolejną istotną pozycją w strukturze przychodów PPL z tytułu usług lotniczych w 2001 r. stanowiły opłaty lotniskowe pobrane za start i lądowanie statków powietrznych na lotniskach: Warszawa – Okęcie, Rzeszów – Jasionka oraz Zielona Góra. Przychody z tego tytułu wyniosły w 2001r. 119 009 846 zł i stanowiły 21 % ogółu przychodów ze sprzedaży usług lotniczych.

Prawie całość przychodów lotniczych PPL generowana jest przez dwie kluczowe jednostki organizacyjne: Agencję Ruchu Lotniczego oraz Port Lotniczy Warszawa – Okęcie. Udział tych jednostek w łącznej kwocie przychodów lotniczych wyniósł w 2001 r. – 99,7%.

Tabela 2.3

Przychody PPL z tytułu usług lotniczych w podziale na rodzaje usług (w zł)

Opis	2000	2001	Dynamika
Przeloty tranzytowe	290 135 187	278 167 989	96%
Starty i lądowania	111 777 812	119 009 846	106%
Pasażerowie	82 695 813	88 991 920	108%
Nawigacje do startów i lądowań	60 312 910	66 953 095	111%
Pozostałe lotnicze	26 931 114	23 423 219	87%
<b>RAZEM</b>	<b>571 852 835</b>	<b>576 546 069</b>	<b>101%</b>

Przychody PPL z tytułu sprzedaży usług pozalotniczych osiągnęły w 2001 r. kwotę 110 655 149 zł (por. Tabela 2.4) i wzrosły o 2% w stosunku do 2000r. Przychody pozalotnicze w 2001 r. w 98%

wygenerowane zostały w Porcie Lotniczym Warszawa – Okęcie.

Tabela 2.4

Przychody PPL z tytułu usług pozalotniczych wg jednostek organizacyjnych (w zł)

Opis	2000	2001	Dynamika
ARL	2 691 436	1 965 593	74%
PL Warszawa – Okęcie	105 230 946	107 985 049	103%
PL Rzeszów – Jasionka	397 453	579 330	146%
PL Zielona Góra	741	125 177	16893%
<b>RAZEM</b>	<b>108 540 482*</b>	<b>110 655 149</b>	<b>102%</b>

\* - razem z przychodami uzyskanymi w PL Szczecin, który w połowie 2000r. został wydzielony ze struktur PPL

## 2.2. Podstawowe cele

Polityka rozwoju PPL nastawiona jest na maksymalizację poziomu świadczonych usług i poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Przychody z działalności operacyjnej zapewniają Przedsiębiorstwu stabilną pozycję ekonomiczną, niezbędną do finansowania ciągle rosnących potrzeb infrastrukturalnych.

W związku z prognozowanym dynamicznym wzrostem ruchu pasażerskiego, jednym z kluczowych, strategicznych dla PPL projektów inwestycyjnych jest rozbudowa warszawskiego lotniska.

W perspektywie członkostwa Polski w Unii Europejskiej oraz pełnej liberalizacji rynku lotniczego, konieczne jest przeprowadzenie szczegółowych analiz dotyczących przyszłości funkcjonowania PPL, jego ewentualnej restrukturyzacji i częściowej prywatyzacji podmiotów wchodzących w jego skład. Konieczne będzie również przeprowadzenie odrębnych analiz odnośnie ewentualnego wydzielenia ze struktur PPL Agencji Ruchu Lotniczego (ARL). Nie przewiduje się jednak prywatyzacji ARL, która w przyszłości będzie funkcjonowała jako Polska Agencja Ruchu Lotniczego (PARL), organ realizujący cywilno-wojskowe zarządzanie ruchem lotniczym

## 2.3. Działania i oczekiwane efekty

Rola PPL w rozwoju cywilnych portów lotniczych jest i będzie bardzo poważnym elementem strategii rozwoju infrastruktury lotniskowej kraju.

Szansa samodzielnego zarządu w portach regionalnych, stworzona na bazie majątku PPL, pomoc PPL w rozwoju ich infrastruktury, przekazanie merytorycznie przygotowanych,



przeszkolonych zespołów specjalistów i bieżąca współpraca – stworzyła podstawy działania regionalnym cywilnym portom lotniczym i doprowadziła do ich porównywalności z europejskimi o podobnej skali ruchu.

Potencjał finansowy, wypracowywany w ramach aktualnych struktur PPL pozwala na realizację statutowej działalności w uzgodnieniu i współpracy z Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego obejmującej:

1. modernizację i rozbudowę CMPL Warszawa-Okęcie im. F. Chopina w zakresie określonym w planach inwestycyjnych PPL;
2. opracowanie planów generalnych dla portów lotniczych zarządzanych przez PPL;
3. pomoc w rozbudowie infrastruktury portów regionalnych, w których Przedsiębiorstwo posiada udziały, zgodnie z polityką państwa rozwoju portów lotniczych i możliwościami wynikającymi z rachunku ekonomicznego PPL;
4. udział w modernizacji i rozbudowie lotnisk, tzw. Warszawskiego Węzła Lotnisk (WWL) w tym studiach i pracach przygotowawczych, realizacji i ewentualnie eksploatacji nowego lotniska dla Warszawy;
5. w ramach regulacji prawnych Ustawy Prawo lotnicze, PPL stworzy warunki preferencyjne dla przewoźników kreujących hub Warszawa-Okęcie lub rozpoczynających działalność przewozową.

W realizacji zadań wymienionych w pkt 3 i 4 oraz innych spełniających wymagania Ustawy dotyczące obowiązku użyteczności publicznej zarządzającego lotniskiem uczestniczyć będzie (we współfinansowaniu inwestycji) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Od 2003 roku rozpoczną się prace mające na celu przeprowadzenie szczegółowej analizy dotyczącej czasokresu i formuły funkcjonowania PPL po przeprowadzonej restrukturyzacji i komercjalizacji. Zakłada się utworzenie nowych podmiotów prawa handlowego, tj. Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie S.A., Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka Sp. z o.o. oraz Portu Lotniczego Zielona Góra-Babimost Sp. z o.o. W dalszej przyszłości możliwa jest częściowa prywatyzacja tych podmiotów.

Dalszych szczegółowych analiz wymaga celowość i sposób wydzielenia ARL, pełniącej funkcje państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym ze struktur PPL i powołania Polskiej Agencji Ruchu Lotniczego (PARL) - organu państwowego realizującego cywilno-wojskowe zarządzanie ruchem lotniczym, jak również forma prawna PARL w świetle coraz powszechniejszej komercjalizacji tej działalności w krajach europejskich i przekształcania podmiotów świadczących usługi nawigacyjne w jednoosobowe spółki prawa handlowego będące własnością państwa. Przyszła struktura organizacyjno – prawna PARL powinna być dostosowana do przyszłej sytuacji w Europie, po wejściu w życie europejskiego programu jednolitego nieba (*Single European Sky*) i do zakładanej roli PARL w tym programie. Nadzór nad tym organem sprawował będzie Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Nie przewiduje się prywatyzacji PARL.

### 3. ŹRÓDŁA FINANSOWANIA INFRASTRUKTURY TRANSPORTU LOTNICZEGO

Ustawa Prawo lotnicze, znacząco liberalizująca rynek usług lotniczych i lotniskowych, stanowi instrument, który nadaje Rządowi uprawnienia do formułowania polityki państwa w zakresie rozwoju lotnisk cywilnych. Przy aktywnej współpracy władz samorządowych i regionalnych, stworzone zostaną także możliwości do włączenia się kapitału prywatnego i zagranicznego w przedsięwzięcia z zakresu lotnictwa cywilnego. Zachowanie istniejącej infrastruktury lotniskowej ma bardzo ważny wymiar bezpieczeństwa militarnego.

Nakłady inwestycyjne w **Porcie Lotniczym Warszawa-Okęcie im. F. Chopina**, będą w dużej części finansowane z kredytów oraz środków własnych Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”. Inwestycje miejskiej infrastruktury komunikacyjnej będą realizowane głównie z budżetu centralnego, budżetów samorządowych oraz środków własnych PPL. Przewiduje się możliwość współfinansowania inwestycji w CMPL Warszawa-Okęcie, w tym inwestycji infrastruktury komunikacyjnej związanej z realizacją Terminala II, ze środków Unii Europejskiej (najprawdopodobniej dopiero w latach 2007 – 2013, co wynika ze sposobu przyznawania środków finansowych z funduszy UE).

Ze względu na ponadregionalne znaczenie oraz w związku z dużą kapitałochłonnością inwestycji możliwe jest pozyskanie środków finansowych na budowę **nowego lotniska dla Warszawy** z funduszy UE (z uwzględnieniem wspomnianych wyżej ram czasowych), a także udział kapitału zewnętrznego do wysokości 49 % udziałów (jeżeli podmiotem realizującym taką inwestycję będzie spółka prawa handlowego). Możliwa jest również budowa **nowego lotniska** na zasadach partnerstwa publiczno-prywatnego oraz udzielenie koncesji operatorowi prywatnemu przy zachowaniu państwowej własności gruntów i obiektów.

Rozbudowa infrastruktury lotniskowej będzie finansowana z następujących źródeł:

- środki własne i samorządowe;
- środki Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”;
- środki specjalnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- środki państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym (w zakresie infrastruktury związanej z bezpieczeństwem ruchu lotniczego);
- środki pomocowe UE;
- z budżetu Ministerstwa Infrastruktury (w tym zwłaszcza w zakresie przejść granicznych);
- z innych środków.

Niezbędne jest wypracowanie modelu funkcjonowania portów regionalnych po restrukturyzacji PPL. Obecnie zakłada się, iż po 2005 roku rozwój portów regionalnych, przystosowanych do określonego poziomu przewozów, będzie oparty na ich samodzielności, z przekazaniem udziałów Skarbu Państwa oraz Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze (PPL) na rzecz samorządów terytorialnych (województw, starostw i gmin wielkomiejskich). Forma tego przekazania musi być przedmiotem dalszych analiz, aby zapewnić uwzględnienie interesów wszystkich zainteresowanych stron, w tym państwa, regionów i PPL.

W dobie integracji, globalizacji i prywatyzacji podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą w zakresie zarządzania lotniskami na świecie nie można wykluczyć utrzymania silnej grupy kapitałowej polskich portów lotniczych tym bardziej, że obecna wersja



projektu dyrektywy UE w sprawie opłat lotniskowych dopuszcza możliwość subsydiowania portów lotniczych o małym ruchu z przychodów dużych portów lotniczych. Takie subsydiowanie będzie znacznie łatwiejsze, jeśli porty te będą stanowić jeden system. Pomoc państwa dla regionalnych portów lotniczych będzie możliwa w myśl uregulowań UE także w związku i w zakresie wykonywania przez nie zadań użyteczności publicznej. Tym celom będzie służył m.in. środek specjalny utworzony na mocy ustawy Prawo Lotnicze.

Nie można też wykluczyć zaangażowania w finansowanie portów regionalnych kapitału prywatnego. Ewentualne zaangażowanie kapitału prywatnego może być korzystne szczególnie tam, gdzie dotychczasowe źródła finansowania nie wystarczą dla prawidłowego rozwoju portów regionalnych. Możliwe są różne formy tego zaangażowania od bezpośredniego wniesienia kapitału do spółek będących właścicielem tych portów (poprzez zwiększenie kapitału lub przejęcia udziałów/akcji PPL) do udzielenia podmiotom z udziałem kapitału prywatnego koncesji na zarządzanie portem lotniczym, którego grunty i obiekty pozostają własnością państwa i samorządów.

Z uwagi na olbrzymie koszty a czasem nawet brak możliwości odtworzenia zlikwidowanych lotnisk nie przewiduje się likwidacji żadnego z portów lotniczych zaliczonych do portów regionalnych. Zakłada się, że większość z nich wraz z poprawą sytuacji gospodarczej kraju i wejściem w życie umowy otwartego nieba będzie w stanie funkcjonować na zasadach samofinansowania. Jednak niektóre z nich, o najmniejszym ruchu lotniczym, może jeszcze po roku 2005 nie być w stanie finansować swojego funkcjonowania i niezbędnych inwestycji z uzyskiwanych przychodów.

W portach regionalnych, w których akcje/udziały posiada PPL działalność inwestycyjna prowadzona będzie przy udziale Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze. Wielkość partycypacji PPL w finansowaniu realizacji obiektów infrastruktury lotniskowej zależeć będzie od możliwości Przedsiębiorstwa, obciążonego inwestycją budowy nowego terminala pasażerskiego w Warszawie i struktury środków inwestycyjnych (środki własne, kredyty, gwarancje, darowizny, środki pomocowe zewnętrzne, środki PPL). Po przystąpieniu do EUROCONTROL i UE pojawiają się dodatkowe ograniczenia związane z formalnym brakiem możliwości przeznaczania na finansowanie portów lotniczych zysków uzyskiwanych z opłat trasowych. Natomiast UE dopuszcza pod pewnymi warunkami subsydia krzyżowe w ramach systemu portów lotniczych danego kraju.

Ustawa Prawo lotnicze wprowadza również ograniczenia w zakresie subwencjonowania przez zarządzającego lotniskiem działalności związanej z obsługą naziemną (w przypadku gdy zarządzający lotniskiem wykonuje obsługę naziemną).

W portach regionalnych, w których PPL nie posiada akcji/udziałów działalność inwestycyjna związana z rozbudową infrastruktury lotniskowej prowadzona będzie przez zarządzającego lotniskiem przy wykorzystaniu środków: własnych, kredytów, darowizn, środków pomocowych, itp. Możliwy jest również udział we współfinansowaniu PPL, o ile będzie on uzasadniony bieżącą sytuacją finansową przedsiębiorstwa i długookresowym rachunkiem ekonomicznej efektywności takich inwestycji. Współfinansowanie inwestycji skutkować będzie objęciem w spółce zarządzającej lotniskiem udziałów/akcji z tytułu wniesionego kapitału.

W portach regionalnych w których inwestycje związane z rozbudową i modernizacją infrastruktury lotniskowej spełniają warunek ustawy Prawo lotnicze o tzw. „obowiązku

użyteczności publicznej”, we współfinansowaniu inwestycji uczestniczyć może Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego na warunkach określonych w ustawie.

Zgodnie z ustawą o ochronie granicy państwowej za **finansowanie przejść granicznych** na lotniskach międzynarodowych odpowiada minister właściwy do spraw transportu. Poprzez zmianę ustawy o ochronie granicy państwowej dążyć się będzie do przekazania finansowania dodatkowych lotniczych przejść granicznych władzom samorządowym. Finansowanie czasowych (zgodnych z Ustawą) przejść granicznych, o których uruchomieniu decydować będzie Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, spoczywać będzie na zarządzającym lotniskiem, na którym uruchomione zostanie przejście graniczne.

## 4. DZIAŁALNOŚĆ PRZEWOZOWA

### 4.1. Stan obecny

#### 4.1.1. Przewozy pasażerskie

Liczba polskich przewoźników lotniczych wykonujących przewozy pasażerskie jest dalece niewystarczająca uwzględniając potencjał polskiego rynku wynoszący blisko 40 mln ludności. Dla porównania, w Niemczech, gdzie liczba ludności wynosi ok. 80 mln, w zakresie lotniczych przewozów pasażerskich działa ok. 35 przewoźników. Według danych PLL LOT wartość polskiego rynku w roku 2001 została oszacowana na 358,9 mln USD. Pomimo wzrostu wartości rynku w roku następnym o 7% (do 384,9 mln USD) udział narodowego przewoźnika w jego obsłudze uległ zredukowaniu z 47,2% do 45,7%. Natomiast liczba pasażerów przewiezionych przez LOT na trasach międzynarodowych rozkładowych do/z Polski wyniosła 2 300 842 (w tym płatnych: 2 195 849) co stanowiło wzrost o 6,7% (o 5,7% w przypadku tylko pasażerów płatnych) w stosunku do roku 2001.

W obliczu bliskiego wstąpienia Polski do Unii Europejskiej i związaną z tym liberalizacją rynku transportu lotniczego należy spodziewać się wzrostu liczby przewoźników operujących na trasach z obecnych państw UE do Polski. Zainteresowani polskim rynkiem są m.in. unijni przewoźnicy niskobudżetowi. Stąd ważne jest aby udział polskich przewoźników w obsłudze polskiego rynku wzrastał..

W strukturze ruchu pasażerskiego w Polsce (definiowanego jako przewozy na połączeniach regularnych krajowych i zagranicznych z uwzględnieniem wszystkich przewoźników) według kryterium zasięgu operacji dominują przewozy na zagranicznych połączeniach średniego zasięgu z udziałem na poziomie 78,4%. Przewozy dalekiego zasięgu (obecnie USA i Kanada) stanowią 9 % natomiast przewozy krajowe wynoszą 12,6% całości ruchu pasażerskiego w Polsce.

Wykonywanie nieregularnych przewozów lotniczych (czarterów) skierowane jest na obsługę innego segmentu ruchu niż ten, który obsługiwany jest komunikacją regularną. Aktualne

główne kierunki czarterowe PLL LOT S.A. to: Grecja, Turcja, Hiszpania, Tunezja, Egipt przy współpracy z kontrahentami (biurami podróży), takimi jak: *Neckermann*, *Ving*, *Alladin*, *Scan Holiday*, *Big Blue*, *Wezyr*, *Triada*, *TUI* i inne. Podobnie White Eagle Aviation wykonuje przewozy nieregularne na kierunkach równie atrakcyjnych turystycznie, tj. Turcja, Tunezja, Egipt, Cypr, Hiszpania<sup>3</sup>. Liczba pasażerów przewiezionych w 2001 roku na połączeniach nieregularnych przez LOT i WEA była zbliżona i wyniosła: 206 tys. dla LOT-u i 200 tys. dla WEA. W przypadku WEA nastąpił dwukrotny wzrost w porównaniu do roku 2000. Natomiast w roku 2002 LOT odnotował spadek rzędu 11 % w porównaniu do roku poprzedniego co spowodowało zmniejszenie wpływów o 3 % (z 47,4 mln USD w roku 2001 do 46,2 mln USD w roku 2002). Pomimo niższych wpływów w 2002 roku, dzięki obniżeniu kosztów, wynik na działalności czarterowej był lepszy niż w roku 2001 – rentowność na działalności operacyjnej wyniosła 98,6% w 2002r., podczas gdy za rok poprzedni tylko 94,5%.

#### 4.1.2. Przewozy towarowe

W zakresie przewozów towarowych aktualnie większość przesyłek lotniczych kierowana jest do/z Warszawy, z uwagi na wysoką koncentrację w tym miejscu spedytorów oraz fakt, że większość ruchu obsługiwana jest przez ten port. Zauważalne jest zwiększenie zapotrzebowania na ten rodzaj usług przewozowych. Eksporterzy i spedytorzy dążą do współpracy i tworzenia stowarzyszeń. Pomiedzy przewoźnikami i spedytorami można również zauważyć tendencję do określania jakości produktu, prowadzącą do wzrostu oczekiwań zarówno w odniesieniu do czasu dostawy jak i standardów usługi. Największe zapotrzebowanie na przewozy cargo obserwuje się na trasach długodystansowych, takich jak: Stany Zjednoczone, Kanada i Daleki Wschód.

Zarówno PLL LOT S.A., jak i mniejsi przewoźnicy cargo (White Eagle Aviation, Exin, Air Polonia) prowadzą działalność lotniczą w środowisku silnej międzynarodowej konkurencji. Według danych z Rocznika Statystycznego GUS w 2001 roku całkowity tonaż przesyłek cargo transportowanych przez polskie i obce linie lotnicze w komunikacji międzynarodowej z polskich portów lotniczych wyniósł 20 135 ton i był o 6,6% niższy w porównaniu do roku 2000 (21 478 ton). Całkowity tonaż przewiezionych ładunków w komunikacji krajowej również uległ zmniejszeniu i wyniósł 1213 ton co stanowiło 98% tonażu ładunków przewiezionych w roku 2000 (1235 ton).

Największą konkurencję dla polskich przewoźników stanowią duże międzynarodowe firmy, które są dobrze zorganizowane, z dobrze rozwiniętą siatką połączeń i oferujące wiele długodystansowych lotów. Pozwalają one na transport wszelkiego rodzaju przesyłek i niezależność od ruchu pasażerskiego. Większość konkurentów oferuje transport samochodowy jako usługę uzupełniającą. Należy jednak podkreślić, iż tradycyjni najwięksi konkurenci również notują spadek udziału w rynku przewozów towarowych, podobnie jak przewoźnicy polscy. Rozwój rynku lotniczych przewozów cargo pozostaje w silnym powiązaniu z sytuacją gospodarczą w Polsce i na świecie.

<sup>3</sup> Z początkiem kwietnia 2003 r. WEA S.A. zawiesił działalność na rynku nieregularnych przewozów pasażerskich wykonywanych samolotami B737. W tym samym okresie działalność przewozową rozpoczął nowy polski przewoźnik Air Polonia.

#### 4.1.3 Lotnictwo ogólne (*general aviation*)

Lotnictwo cywilne według dokumentacji ICAO (Doc. 9161 i 9562) dzieli się na handlowy, zarobkowy transport lotniczy (ang. *commercial air transport*) oraz lotnictwo ogólne (ang. *general aviation*). W lotnictwie ogólnym wyróżnia się w statystyce ICAO (Doc. 9180) loty szkoleniowe, loty dla własnych potrzeb gospodarczych lub zawodowych, loty rekreacyjno – przyjemnościowe, prace lotnicze oraz inne loty.

Prace lotnicze obejmują zgodnie z definicją Aneksu 6 do Konwencji Chicagowskiej, wyspecjalizowane usługi wykonywane przy użyciu statków powietrznych w zakresie rolnictwa, budownictwa, zdjęć fotograficznych, obserwacji i patrolowania, poszukiwania, ratownictwa itd.

Prywatne lotnictwo, jako część lotnictwa ogólnego, rozwija się dynamicznie w Polsce od roku 1989. Głównym jego przedstawicielem jest zarejestrowane w 1996 roku stowarzyszenie Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA Poland (Aircraft Owners and Pilots Association), zrzeszające ponad 80 właścicieli prywatnych statków powietrznych oraz pilotów. AOPA Poland jest członkiem międzynarodowej organizacji IAOPA – International Aircraft Owners and Pilots Association, zrzeszającej ponad 400 000 właścicieli statków powietrznych i pilotów w 56 krajach świata.

Celami AOPA Poland zapisanymi w statucie są:

- podnoszenie bezpieczeństwa latania, sprawności technicznej i ekonomicznej lotnictwa ogólnego,
- reprezentowanie lotnictwa ogólnego na forum parlamentarnym, rządowym i administracyjnym w kraju i zagranicą,
- informowanie społeczeństwa o korzyściach wynikających z rozwoju lotnictwa ogólnego,
- ochrona istniejących lotnisk i lądowisk, promowanie działalności lotniczej na byłych lotniskach wojskowych,
- eliminowanie nieuzasadnionych, szkodliwych dla lotnictwa przepisów, opłat i podatków oraz ograniczeń w dostępie do przestrzeni powietrznej i lotnisk,
- organizowanie szkoleń i doradztwa dla członków stowarzyszenia oraz zapewnienie im ochrony prawnej,
- pogłębianie przyjaznych stosunków międzynarodowych, wymiana doświadczeń z zagranicznymi aeroklubami, organizacjami lotniczymi i pilotami,
- organizowanie zawodów i imprez lotniczych w kraju i zagranicą oraz udział w nich członków stowarzyszenia.

## 4.2. Działania i oczekiwane efekty

### Działania polskich władz lotniczych

- zawieranie umów dwustronnych o komunikacji lotniczej gwarantujących rozwój połączeń międzynarodowych na trasach do/z Polski;
- popieranie rozwoju działalności i zwiększenia konkurencyjności polskich przewoźników lotniczych;
- zapewnianie możliwie największego udziału polskich przewoźników regularnych w rynku przewozów regularnych na danych kierunkach;
- w przypadku przewozów nieregularnych na trasach do/z Polski - działania mające na celu wspieranie pozycji krajowych przewoźników lotniczych względem konkurentów z państw obcych polegające na negocjowaniu korzystnego dla strony polskiej parytetu przewozów zwłaszcza w przypadku, kiedy na danych kierunkach przeważać będzie ruch polski;
- zapewnianie dostępności usług transportu lotniczego dla różnych ośrodków i regionów;
- podejmowanie decyzji w sprawie obsługi określonych tras na zasadzie obowiązku użyteczności publicznej biorąc pod uwagę konieczność uruchomienia połączenia pomiędzy danymi regionami. Jeżeli żaden z upoważnionych lub wyznaczonych przewoźników nie podejmie się obsługi w.w. tras z zachowaniem określonych wymogów polskie władze lotnicze będą ogłaszać konkurs otwarty w celu wyboru przewoźnika;
- monitorowanie działalności obcych przedsiębiorstw lotniczych pod kątem zabezpieczenia interesów narodowego przewoźnika;
- uwzględnianie zasady wzajemności przy przyznawaniu obcym przewoźnikom praw sprzedaży w Polsce.

## 5. SYSTEM PRAWNY

### 5.1. Stan obecny

Zasadnicze przeobrażenia ustrojowe, które zmieniły polskie realia polityczne i gospodarcze w tym rozwój usług lotniczych, zastąpienie dominacji wojskowego ruchu lotniczego priorytetem dla lotnictwa cywilnego, jak również postępujący proces globalizacji i liberalizacji, szybki rozwój techniki lotniczej spowodowały także konieczność przebudowy systemu prawa i wymusiły opracowanie nowej ustawy Prawo lotnicze.

Zgodnie z zaleceniami ICAO i FAA ustanowienia jednolitej władzy w zakresie lotnictwa cywilnego, a także biorąc pod uwagę konieczność wzmocnienia instytucjonalnego polskich władz lotniczych i stworzenia właściwych struktur dla wdrożenia wspólnotowego *aquis communautaire*

w dziedzinie transportu lotniczego, w ustawie Prawo lotnicze określono strukturę i funkcjonowanie administracji lotnictwa cywilnego, tj. ministra właściwego ds. transportu, Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, jak również usytuowanej przy ministrze Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych.

Podstawy formalno-prawne wykonywania międzynarodowych regularnych przewozów lotniczych stwarzają dwustronne międzynarodowe umowy o komunikacji lotniczej. Przedmiotem tych umów jest określenie:

- uzgodnionych linii z wyszczególnieniem ich tras lub wyliczeniem punktów (portów lotniczych) między którymi trasy te mogą przebiegać;
- wzajemnie przyznanych wolności lotniczych,
- zasad wyznaczania i upoważniania przedsiębiorstw lotniczych do eksploatacji linii lotniczych,
- zasad ustalania zdolności przewozowej dla przedsiębiorstw lotniczych,
- prawa do sprzedaży własnych dokumentów przewozowych na terytorium drugiej Strony,
- realizację nadzoru nad bezpieczeństwem (*safety*) i ochroną (*security*) lotnictwa cywilnego.
- możliwości współpracy na zasadzie zmiany oznaczeń linii (*code-share*), a także innych praw i zobowiązań stron dotyczących eksploatacji uzgodnionych międzynarodowych linii lotniczych.

W aktualnie zawieranych nowych lub renegocjowanych istniejących umowach zaznaczają się bardziej liberalne rozwiązania przy wzajemnie przyznawanych prawach.

Dwustronne umowy są ważnym instrumentem dla rozwoju międzynarodowego transportu lotniczego przy zachowaniu zasady suwerenności państw w ich przestrzeni powietrznej oraz godzeniu przeciwstawnych interesów i celów polityki lotniczej poszczególnych państw, a także ochrony interesów słabszych partnerów. Obecnie liczba umów zawartych przez Polskę wynosi 88, a parafowanych 13 (w tym 8 mających zastąpić umowy dotychczasowe).

Układ Europejski ustanawiający Stowarzyszenie między Rzeczpospolitą Polską a Wspólnotami Europejskimi i ich Państwami Członkowskimi, z drugiej strony, sporządzony w Brukseli dnia 16 grudnia 1991 r. (Dz. U. z 1994 r. nr. 11, poz. 38 z późn. Zm.) przewiduje między innymi, że Polska, podobnie jak inne państwa stowarzyszone, powinna:

- zbliżyć swoje prawo i zapewnić jego kompatybilność z prawem wspólnotowym, także w dziedzinie transportu (art.68);
- wynegocjować ze Wspólnotą warunki stopniowej liberalizacji wzajemnego dostępu do rynków usług transportu lotniczego (art.56 ust. 3);
- przyjąć w stosunkach ze Wspólnotą, także lotniczych, jej prawo konkurencji (art.63).

Podstawowym celem negocjacji było uzgodnienie z Komisją Europejską optymalnych warunków integracji z unijnym transportem lotniczym, pozwalających na parafowanie, a w przyszłości podpisanie przez Polskę *Umowy wielostronnej o ustanowieniu Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego (WEOL)*. Warunki te odpowiadają interesom strony polskiej, zarówno w części wspólnej dla wszystkich stron (umowa wielostronna), jak i w szczególności – w protokole dotyczącym uregulowań przejściowych określających zasady stosowania Umowy w odniesieniu do RP. Umowa o WEOL ma zastąpić bowiem obecnie obowiązujące w stosunkach z państwami UE dwustronne umowy rządowe o cywilnej komunikacji lotniczej.



Zasady, na jakich oparto funkcjonowanie WEOL, to dorobek prawny UE (*aquis communautaire*) w obszarze transportu lotniczego odnoszący się do: dostępu do rynku przewozów lotniczych i usług pomocniczych, zasad konkurencji, zarządzania ruchem lotniczym, techniki i bezpieczeństwa lotów, zasad ochrony środowiska przed hałasem, ochrony konsumentów, zaostrzonej odpowiedzialności przewoźników lotniczych w razie wypadku, skomputeryzowanych systemów rezerwacyjnych.

Polska od początku negocjacji wyrażała gotowość przystąpienia do WEOL, niezależnie od terminu akcesji do Unii Europejskiej, deklarując przyjęcie wspólnotowego *aquis communautaire* i wnioskując jedynie nieliczne uregulowania przejściowe.

Tekst Umowy wielostronnej został w ogólnym zarysie uzgodniony przez zainteresowane strony, w tym także przez Polskę na spotkaniu wielostronnym, które odbyło się w Brukseli w czerwcu 1999 roku. Negocjacom podlegał Protokół XI do Umowy zwany „narodowym”.

Po zakończeniu negocjacji dwustronnych z państwami stowarzyszonymi z UE o przystąpieniu do *Umowy wielostronnej o ustanowieniu Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego (WEOL)*, tekst umowy został przez Komisję Europejską przesłany do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w celu uzyskania opinii o jej zgodności z Traktatem Rzymskim, który w maju 2002 roku wydał pozytywną opinię w tej sprawie. Podpisanie i ratyfikacja umowy uzależnione jest od harmonogramu wyznaczonego przez Komisję Europejską.

Przewiduje się, że Umowa wejdzie w życie pod koniec 2003 roku, po podpisaniu i zakończeniu procesu ratyfikacji<sup>4</sup>.

## 5.2. Cele

Najważniejszymi przedsięwzięciami prawnymi i politycznymi jakie w zakresie strategii rozwoju lotnictwa cywilnego będą podjęte to:

- opracowanie i wdrożenie aktów wykonawczych do ustawy Prawo lotnicze,
- zawieranie nowych i renegocjowanie istniejących dwustronnych umów o komunikacji lotniczej z uwzględnieniem nowej sytuacji związanej z planowanym:
  - o przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej;
  - o zapewnieniem polskim przewoźnikom możliwości dalszego rozwoju;
  - o rozwojem węzła tranzytowego w Warszawie.
- przyjęcie programu rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych,
- wdrożenie nowych zasad działalności gospodarczej oraz nadzoru i kontroli działalności lotnictwa cywilnego w Polsce określonych przez Ustawę,
- opracowanie założeń przekształceń własnościowych i finansowania infrastruktury lotniczej.

Wdrożenie zasad nowej ustawy prawo lotnicze umożliwi – obok spodziewanego umocnienia gospodarczego polskich przewoźników lotniczych i polskich przedsiębiorstw działających na rynku usług lotniczych – rozwój linii i połączeń regionalnych oraz rozwój portów regionalnych.

<sup>4</sup> Ze względu na opóźnienie w procedurach wewnątrz UE oraz wycofanie się Bułgarii oraz Rumunii wynegocjowane porozumienie najprawdopodobniej nie wejdzie w życie. Pełna liberalizacja w przewozach lotniczych nastąpi z chwilą akcesji do UE.

Dostosowanie polskiego Prawa lotniczego do prawa UE wyzwoli konkurencję we wszystkich usługach lotniczych, otworzy przed polskimi podmiotami gospodarczymi działającymi na rynku przewozów lotniczych rynek UE, ale też zaostry proces certyfikacji, licencjonowania oraz udzielania koncesji i zezwoleń.

Utworzenie jednolitej władzy lotniczej służyć ma zapewnieniu właściwego i efektywnego systemu sprawowania władzy i nadzoru nad lotnictwem cywilnym na obszarze RP.

Warunki konkurencji na rynku mogą ulec zmianie w momencie podpisania wielostronnej umowy pomiędzy Unią Europejską a Stanami Zjednoczonymi o wzajemnej liberalizacji dostępu do swoich rynków i utworzeniu transatlantyckiego obszaru wspólnego nieba (UE kwestionuje dwustronne umowy podpisane między członkami UE a Stanami Zjednoczonymi).

### 5.3. Działania i oczekiwane efekty

Minister właściwy ds. transportu, jako naczelny organ administracji rządowej jest odpowiedzialny za kreowanie polityki lotniczej państwa i sprawowanie nadzoru nad polskim lotnictwem cywilnym i nad działalnością obcego lotnictwa cywilnego w Polsce.

Centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego jest Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Do zadań i kompetencji Prezesa Urzędu należy wykonywanie funkcji organu administracji lotniczej i nadzoru lotniczego oraz funkcji władzy lotniczej w rozumieniu umów i przepisów międzynarodowych. Prezes Urzędu wykonuje swoje zadania przy pomocy Urzędu Lotnictwa Cywilnego, który został utworzony przez połączenie Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Infrastruktury i Głównego Inspektoratu Lotnictwa Cywilnego. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego przejął zadania tych dwóch instytucji oraz otrzymał nowe, a w szczególności:

- przygotowywanie wniosków i wdrażanie postanowień służących realizacji rządowych programów dotyczących sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych,
- sprawowanie nadzoru na realizacją zadań przez organ zarządzania ruchem lotniczym,
- nadzorowanie i organizowanie działalności cywilno-wojskowego organu doradczego odpowiedzialnego za kształtowanie zasad zarządzania i wykorzystania przestrzeni powietrznej,
- wydawanie wytycznych i instrukcji w sprawach technicznych związanych ze stosowaniem przepisów lotniczych w dziedzinie lotnictwa cywilnego,
- zatwierdzanie granicy części lotniczej lotniska,
- opracowywanie i przedkładanie Radzie Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego do zaopiniowania Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego oraz nadzór bezpośredni nad jego realizacją,
- opracowywanie i przedkładanie Radzie Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego do zaopiniowania Krajowego Programu Ułatwień Lotnictwa Cywilnego oraz nadzór bezpośredni nad jego realizacją,
- nadzorowanie organizacji badań lotniczo-lekarskich,
- wydawanie Dziennika Urzędowego Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Powstała ustawowo umocowana Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, w maksymalnym zakresie niezależna od administracji lotniczej. Komisja będzie badać wypadki zaistniałe w Polsce oraz wypadki zagraniczne polskich statków powietrznych i ustalać ich przesłanki i okoliczności oraz formułować wnioski umożliwiające zapobieganie wypadkom w przyszłości.

Do najważniejszych działań w zakresie umów dwustronnych o komunikacji lotniczej należy:

I. Sfinalizowanie podpisania umów paraflowanych (13) i zatwierdzenia umów podpisanych (3).

II. Przystąpienie do zaplanowanych w latach poprzednich negocjacji w sprawie zawarcia umów z Australią, Peru, Arabią Saudyjską oraz Nową Zelandią

III. Zawarcie nowych lub renegotjowanie obowiązujących umów dwustronnych związane z:

1. Planowanym przystąpieniem Polski do UE

2. Planowanym rozwojem węzła tranzytowego w Warszawie:

- dla zapewnienia odpowiednich praw przewozowych w umowach dwustronnych z krajami trzecimi położonymi na wschód od Polski.

3. Zapewnieniem odpowiednich praw dla przewoźników polskich.

W 2002 roku zostały zamknięte negocjacje z UE w obszarze „Polityka transportowa”. Zgodnie ze złożoną przez stronę polską w stanowisku negocjacyjnym w tym obszarze deklaracją o gotowości przyjęcia dorobku prawnego UE (*acquis communautaire*) w dziedzinie lotnictwa cywilnego, zostały podjęte działania mające na celu opracowanie aktów wykonawczych do nowej ustawy – Prawo lotnicze. W pierwszej kolejności zostanie opracowanych 22 priorytetowych obligatoryjnych aktów wykonawczych, m.in. inkorporujących prawo wspólnotowe do polskiego porządku prawnego.

Podjęcie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego wymaga uzyskania certyfikatu i koncesji.

- Certyfikacja podmiotów gospodarczych i osób fizycznych prowadzona będzie przez Urząd Lotnictwa Cywilnego w oparciu o przepisy krajowe do chwili wejścia z życie przepisów Unii Europejskiej. Po wprowadzeniu przepisów UE proces certyfikacji będzie prowadzony w oparciu o te przepisy.
- Koncesje i zezwolenia na prowadzenie działalności gospodarczej w dziedzinie lotnictwa cywilnego udzielane będą przez Prezesa ULC zgodnie z procedurą i wymaganiami określonymi w Ustawie.

Wykonywanie działalności gospodarczej na lotniskach użytku publicznego w zakresie: zarządzania lotniskiem lub obsługi naziemnej statków powietrznych, ładunków, pasażerów i ich

bagażu wymaga uzyskania zezwolenia na warunkach określonych w Ustawie.

Zezwolenia na wykonywanie usług lotniczych udzielane będą przez Prezesa ULC zgodnie z procedurą i wymaganiami określonymi w Ustawie.

Konkursy dla wyłonienia przewoźnika do świadczenia usług przewozowych o charakterze usługi publicznej (świadczenia użyteczności publicznej) oraz konkursy dla wyłonienia podmiotów gospodarczych świadczących usługi handlingowe na lotniskach – prowadzone będą przez ULC przy zachowaniu warunków określonych w Ustawie, oraz uwzględnieniu interesu polskich przewoźników lotniczych, polskich portów lotniczych i polskich podmiotów gospodarczych świadczących usługi lotnicze.

Prezes ULC zgodnie z Ustawą i zaleceniami (założeniami) Jednolitego Systemu Zarządzania Ruchem Lotniczym, sukcesywnie stwarzać będzie warunki dotyczące koordynacji, planowania i nadzorowania lotów VFR i IFR w polskiej przestrzeni powietrznej niekontrolowanej do poziomu lotów 095. Ustawa zapewnia swobodę wykonywania lotów w polskiej przestrzeni niekontrolowanej na warunkach określonych w przepisach wykonawczych do Ustawy i zgodnie z innymi przepisami bezpieczeństwa stosowanymi na terenie Rzeczypospolitej Polskiej opublikowanymi w Dzienniku Urzędowym ULC.

Funkcje kontrolne nad działalnością lotnictwa ogólnego sprowadzać się będą do wymagań techniczno-operacyjnych przy certyfikacji statków powietrznych, kontroli przepisów bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych i wykonywania lotów, a także poprzez certyfikację ośrodków szkoleniowych oraz zatwierdzanie programów szkolenia lotniczego.

Prezes ULC sprawuje nadzór nad wykonywaniem lotów w polskiej przestrzeni powietrznej, zdadnością statków powietrznych do lotów oraz zdadnością ich silników i śmigieł w toku projektowania, budowy i eksploatacji statku powietrznego. Prezes ULC stwierdza zgodność typu statku powietrznego, silnika lub śmigła z właściwymi przepisami technicznymi przez wydanie certyfikatu typu. Procedury i tryb wydawania certyfikatu typu oraz świadectwa zdadności do lotu ustalone zostały w Ustawie.

Urząd Lotnictwa Cywilnego będzie zawierał dwustronne porozumienia o wzajemnym uznawaniu wydawanych przez nadzory certyfikatów typu i świadectw zdadności do lotu. Minister właściwy ds. transportu dla zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych określi w drodze rozporządzenia między innymi:

- szczegółowe przepisy techniczne stosowane przy ocenie zdadności statków powietrznych do lotu,
- tryb sprawdzania zdadności statków do lotu oraz wydawania świadectw zdadności do lotu.

## 6. UDZIAŁ W ORGANIZACJACH I PROGRAMACH MIĘDZYNARODOWYCH

### 6.1. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (International Civil Aviation Organization - ICAO)

Na mocy *Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym* (podpisanej 7 grudnia 1944 roku w Chicago) powołana została do życia Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), której siedziba główna znajduje się w Montrealu.

Do celów i zadań ICAO należy rozwijanie zasad i techniki międzynarodowej żeglugi powietrznej oraz popieranie planowania i rozwoju międzynarodowego transportu lotniczego w celu zapewnienia bezpiecznego, regularnego i ekonomicznego przewozu lotniczego.

W dziedzinie prawa osiągnięcia ICAO polegają na opracowywaniu standardów i zalecanych praktyk zamieszczanych w Załącznikach do *Konwencji Chicagowskiej*, projektów nowych konwencji, jakkolwiek nie wszystkie konwencje uzyskały powszechną akceptację, a niektóre z braku wymaganej liczby ratyfikacji nie mogą wejść w życie. Największy sukces osiągnęły lotnicze konwencje dotyczące prawa karnego, niewielki natomiast - konwencje prawa prywatnego. Największe problemy stwarzają próby wielostronnego uregulowania zagadnień handlowych międzynarodowego transportu lotniczego.

W dziedzinie ekonomicznej, w szczególności w zakresie zagadnień transportu lotniczego, działalność ICAO obejmuje liczne badania i opracowania, także prognostyczne i statystyczne, publikacje informacyjne i instruktażowe o wysokim poziomie merytorycznym i pomocne w działalności władz lotniczych.

Przedstawiciele polskich władz lotniczych biorą aktywny udział w pracach ICAO uczestnicząc w sesjach Zgromadzenia, konferencjach, posiedzeniach grup ekspertów. Szczególnie bliska współpraca utrzymywana jest z Biurem Regionalnym ICAO w Paryżu w zagadnieniach dotyczących żeglugi powietrznej, kontroli ruchu lotniczego, zarządzania portami lotniczymi.

**Celem** dla polskiego lotnictwa cywilnego na najbliższe lata jest rozszerzenie współpracy na forum ICAO poprzez :

- włączenie się w prace tych grup roboczych i paneli, w których Polska dotychczas nie brała udziału,
- organizowanie konferencji i posiedzeń grup roboczych w Polsce,
- udział w specjalistycznych programach, np. w programie audytowym z zakresu ochrony lotnictwa zarówno w formie wsparcia finansowego jak i uczestnictwa polskich audytorów w tym programie,
- udział w wyborach do Rady ICAO w 2004 roku.

#### **Działania:**

##### *1. Przygotowanie Polski do wyborów do Rady ICAO w 2004 roku*

Rada jest stałym organem kierującym działalnością Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, odpowiedzialnym przed Zgromadzeniem ICAO. Składa się z przedstawicieli 33 państw wybieranych na trzy lata. Do jej głównych zadań należy, m.in. przyjmowanie

załączników do Konwencji Chicagowskiej i ich zmian, rozpatrywanie spraw przekazanych przez Zgromadzenie, prowadzenie badań i studiów dotyczących transportu lotniczego i żeglugi powietrznej o znaczeniu międzynarodowym, badanie sytuacji stwarzających przeszkody w międzynarodowej żegludze powietrznej.

Dotychczas Polska nigdy nie posiadała swojego przedstawiciela w Radzie, w przeciwieństwie do innych państw regionu Europy Środkowej i Wschodniej, np. Czech (przedstawiciel tego kraju po raz trzeci jest członkiem Rady), Rumuni i Słowacji.

Udział przedstawiciela Polski w Radzie byłby bardzo korzystny, m.in. z uwagi na możliwość wpływu na decyzje podejmowane przez Radę, szerszy dostęp do informacji oraz aspekt promocji Polski w świecie.

Po podjęciu decyzji o delegowaniu przedstawiciela polskiego lotnictwa cywilnego do Rady ICAO, z uwagi na termin wyborów (druga połowa 2004 roku) oraz długi proces zdobywania poparcia u innych państw członkowskich, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego w porozumieniu z Ministrem Infrastruktury oraz Ministrem Spraw Zagranicznych podejmie działania zmierzające do delegowania (i wyboru) przedstawiciela Polski do Rady ICAO. Przedstawiciel ten powinien posiadać szeroką wiedzę, doświadczenie i wysokie kwalifikacje z dziedziny lotnictwa cywilnego.

## **6.2. Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego (European Civil Aviation Conference - ECAC)**

ECAC jest konsultatywną organizacją międzyrządową, zajmującą się współpracą w dziedzinie lotnictwa cywilnego w Europie. Została utworzona w wyniku zaleceń *Konferencji ds. koordynacji europejskiego transportu lotniczego* zwołanej z inicjatywy Rady Europy przez ICAO w Strasbourgu w dniach 21 kwietnia - 8 maja 1954 roku. Siedziba ECAC mieści się w Paryżu.

Organizacja liczy 41 państw członkowskich. Polska jest członkiem ECAC od 1990 roku. Przedstawiciele naszego kraju biorą udział w pracach ECAC w ramach następujących struktur:

### ***Sesja Triennialna***

### ***Posiedzenia Dyrektorów Generalnych Lotnictwa Cywilnego***

### ***Grupy robocze (ekspertów) :***

Grupa robocza ds. ochrony lotnictwa

Grupa robocza ds. ułatwień w transporcie lotniczym

Grupa ekspertów ds. zwalczania szkodliwych wpływów lotnictwa cywilnego na środowisko

Grupa ekspertów ds. badania wypadków lotniczych

### ***Grupy zadaniowe:***

Grupa zadaniowa ds. własności i kontroli

Grupa zadaniowa ds. wewnątrz- europejskiej polityki transportu lotniczego

Grupa zadaniowa ds. skomputeryzowanych systemów rezerwacyjnych

Grupa zadaniowa ds. prognozowania ruchu lotniczego w Europie

Grupa zadaniowa ds. przepustowości portów lotniczych



Głównym celem ECAC jest promowanie ciągłego rozwoju bezpiecznego, efektywnego i zrównoważonego systemu transportu lotniczego w Europie. ECAC jest ważnym forum dyskusji o głównych problemach lotnictwa cywilnego poprzez:

- długoletnie doświadczenie w opracowywaniu ekspertyz w tej dziedzinie,
- ścisłe związki z ICAO i Radą Europy,
- aktywną współpracę z instytucjami Unii Europejskiej,
- specjalne relacje z organizacjami EUROCONTROL i Joint Aviation Authorities,
- współpracę z wieloma organizacjami sektora transportu lotniczego, w tym reprezentującymi interesy konsumentów (pasażerów).

ECAC przygotowuje i promuje umowy, porozumienia, nawiązuje kontakty z innymi organizacjami regionalnymi i państwami w sprawach lotnictwa cywilnego. Organizuje także posiedzenia Europejskich Ministrów Transportu stanowiące forum dyskusyjne i decyzyjne, szczególnie w dziedzinie systemów zarządzania ruchem lotniczym w Europie.

Polscy eksperci biorą aktywny udział w pracach niemal wszystkich grup roboczych.

### **Cele i działania:**

1. Zapewnienie efektywnego wdrażania w Polsce wypracowanych na forum ECAC rozwiązań w poszczególnych dziedzinach lotnictwa cywilnego.
2. Podnoszenie kwalifikacji pracowników polskiego lotnictwa poprzez udział w szkoleniach, warsztatach i seminariach organizowanych przez ECAC we współpracy z Komisją Europejską, ICAO, JAA, EUROCONTROL.
3. Prowadzenie szkoleń skierowanych w szczególności do nowych członków w dziedzinach, w których Polska posiada wysoko wykwalifikowanych ekspertów.

### **6.3. Wspólne Władze Lotnicze JAA (*Joint Aviation Authorities*)**

W 1979 roku powstał wyspecjalizowany organ, stowarzyszony z Europejską Konferencją Lotnictwa Cywilnego (ECAC) - zajmujący się ustalaniem i wdrażaniem wspólnych standardów i procedur w zakresie dopuszczania statków powietrznych do lotu, ich obsługi technicznej i eksploatacji, zgodnie z ustalonymi wymaganiami (*Joint Aviation Requirements - JARs*).

Na 39 posiedzeniu Dyrektorów Generalnych Lotnictwa Cywilnego (11.09.1990 - Cypr) 15 krajów członkowskich ECAC podpisało *Umowę w sprawie rozwoju, zatwierdzania i wprowadzania wspólnych przepisów lotniczych*. Obecnie JAA liczy 36 członków.

Działalność techniczna JAA dotyczy, m.in. certyfikacji, utrzymania sprzętu, operacji lotniczych, licencjonowania personelu, bezpieczeństwa technicznego i badań naukowych.

Szczególnie bliską współpracę JAA prowadzi z Komisją Europejską, mając na względzie planowaną transpozycję przepisów JAA (JARs) do systemu prawnego Unii Europejskiej. Rozwój sektora lotnictwa cywilnego jaki obserwujemy w ostatnich latach i jego wpływ na poziom bezpieczeństwa lotniczego uświadomiły europejskiej społeczności lotniczej konieczność szerszego wykorzystania osiągnięć JAA w dziedzinie wymagań i procedur technicznych, prawnego ich sformalizowania i wdrożenia w możliwie największej liczbie krajów europejskich.

Przygotowując się do koniecznych zmian, w ramach JAA opracowano projekt reformy organizacji o nazwie Agenda Zmian (*Agenda for Change*), zatwierdzony przez Radę JAA w grudniu 1999 roku. Reforma ma na celu uproszczenie procedur i poprawę efektywności działań JAA. W roku 2003 następuje przekształcenie się JAA w nową niezależną organizację międzynarodową - **Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)** jako wyspecjalizowaną agendę UE.

W przyszłości po przystąpieniu Polski do UE staniemy się członkiem EASA. EASA została powołana w dniu 15 lipca 2002 roku Decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady UE (*Regulation EC No 1592/2002*).

Ostatecznym warunkiem uzyskania przez Polskę pełnego członkostwa we Wspólnych Władzach Lotniczych było wejście w życie nowej ustawy – Prawo lotnicze, która sankcjonuje stosowanie JAR w Polsce. Przyjęcie Polski do JAA nastąpiło 26 listopada 2002 roku, w trakcie posiedzenia Rady JAA.

#### **Działania:**

1. Zapewnienie wdrożenia i powszechnej dostępności przepisów JAR (zgodność z przepisami międzynarodowymi) oraz ich przestrzegania na terytorium Polski poprzez system kontroli (inspekcji).

#### **6.4. Europejska Organizacja Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (*European Organisation for the Safety of Air Navigation - EUROCONTROL*)**

Organizacja powstała w 1960 roku w celu nadzorowania kontroli ruchu lotniczego w górnej przestrzeni powietrznej krajów członkowskich. Przyjęły one *Konwencję Brukselską o współpracy dotyczącej bezpieczeństwa żeglugi powietrznej* wraz z protokołami z 1970, 1978 i 1981 roku oraz Umowy Brukselskie z 1970, a następnie z 1981 roku oraz Konwencję znowelizowaną w 1997 roku

Obecnie EUROCONTROL liczy 31 europejskich krajów członkowskich, a jej najważniejszym celem jest rozwój spójnego i skoordynowanego systemu kontroli ruchu lotniczego w Europie. Ponadto do zadań Organizacji należą:

- kierowanie wdrażaniem Europejskiego Programu Zarządzania Ruchem Lotniczym (EATMP);
- kierowanie rozwojem i wdrażaniem Europejskiej Strategii Zarządzania Ruchem Lotniczym, tzw. *Strategy 2000+* ;
- kierowanie pracą Centralnej Jednostki Zarządzania Przepływem Ruchu (CFMU);
- wdrażanie krótko- i średnioterminowych działań wspomagających koordynację systemów kontroli ruchu lotniczego w Europie;
- prowadzenie badań naukowych i prac rozwojowych w celu zwiększenia potencjału kontroli ruchu lotniczego.

W 1998 roku została złożona aplikacja o członkostwo Polski w EUROCONTROL. Aplikacja została zaakceptowana. Strona polska uczestniczy w dwóch najważniejszych programach realizowanych przez tę Organizację, tj. w Europejskim Programie Zarządzania Ruchem Lotniczym (EATMP – *European Air Traffic Management Programme*) i Centrum Zarządzania Przepływem

Ruchu Lotniczego (CFMU - *Central Flow Management Unit*) i je współfinansuje (w roku 2002 składka członkowska wpłacona przez PPL wyniosła 3 067 137 euro, z tego 1 208 610 euro za CFMU oraz 1 858 527 euro za program EATMP).

Komisja Europejska stanie się członkiem EUROCONTROL w połowie 2003 roku, w celu realizacji koncepcji Wspólnej Przestrzeni Powietrznej SES (*Single European Sky*) zakładającej jednolite cywilno-wojskowe (kompatybilne z NATO) zarządzanie przestrzenią powietrzną w Europie.

#### **Cele:**

Zgodnie z ustaleniami Ministrów Transportu państw – członków Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC) podjętymi na konferencjach MATSE IV ÷ MATSE VI państwa członkowskie zostały zobowiązane do przystąpienia do organizacji EUROCONTROL.

Przystąpienie Polski do EUROCONTROL pozwoli na uzyskanie dostępu do informacji, baz danych, ekspertyz i opracowań powstających w EUROCONTROL oraz umożliwi korzystanie na dogodnych warunkach różnych programów i przedsięwzięć inwestycyjnych. Możliwe będzie korzystanie z doświadczeń i doradztwa oraz bezpłatny dostęp do oprogramowania przygotowanego przez EUROCONTROL.

Polska będzie miała wpływ na decyzje podejmowane w EUROCONTROL i możliwość ukierunkowania prowadzonych prac zgodnie z potrzebami Polski, silniejsza będzie także pozycja przetargowa naszego kraju. Uzyskamy również wpływ na wypracowywane obecnie strategie przyszłych działań i programów. Możliwy będzie pełny udział w tworzeniu koncepcji i programów integracji przestrzeni powietrznej. EUROCONTROL będzie mogła być wykorzystana jako dodatkowa siła nacisku na pozyskanie funduszy Unii Europejskiej na cele związane z zarządzaniem ruchem lotniczym oraz przyspieszenie wprowadzania niektórych standardów wpływających na podwyższenie jakości świadczonych usług nawigacyjnych.

#### **Działania:**

Do uzyskania pełnego członkostwa niezbędna jest ratyfikacja Konwencji Brukselskiej wraz ze zmieniającymi ją Protokołami oraz tekstu znowelizowanego w 1997 roku. Z przystąpieniem do EUROCONTROL wiąże się, m.in. przyjęcie wspólnych zasad ustalania opłat trasowych.

Polska wraz z członkostwem w EUROCONTROL przystąpi też do *Central Routes Charges Office* (CRCO), zajmującego się pobieraniem w imieniu państw członkowskich opłat trasowych.

### **6.5. System wyposażenia statków powietrznych w urządzenia antykolizyjne (ACAS – *Airborne Collision Avoidance System*)**

Program ten, realizowany od 1998 roku, polega na wyposażaniu statków powietrznych przez ich użytkowników w urządzenia ostrzegające (typu TCAS II wersji 7,0) przed niebezpiecznym zbliżaniem się statków powietrznych, zgodnie z wymogami ICAO. I etap (do końca 2001 roku) obejmował wyposażenie cywilnych statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) powyżej 15000 kg lub powyżej 30 miejsc.

W II etapie (do 2005 roku) nastąpi wyposażenie statków powietrznych o MTOM ponad

5700 kg lub powyżej 19 pasażerów. W urządzenie TCAS II wyposażone zostaną również wojskowe transportowe statki powietrzne.

#### **6.6. Lotniczy system poszukiwania i ratownictwa (ASAR - *Aeronautical Search and Rescue*)**

Funkcjonujący system poszukiwania i ratownictwa ASAR, zgodnie z międzynarodowymi zobowiązaniami, wynikającymi z ratyfikowania przez Polskę Konwencji Chicagowskiej, zostanie gruntownie zmodernizowany. Aktualnie opracowywany jest projekt odrębnej ustawy o poszukiwaniu i ratowaniu rozbitków lotniczych, która stworzy podstawy prawne do funkcjonowania systemu ASAR w Polsce. Szczegółowe przepisy prawne funkcjonowania systemu ASAR zawarte będą w rozporządzeniach do ww. ustawy.

Zgodnie z projektem ww. ustawy, w latach 2006-2015 dokonana zostanie 3-etapowa zasadnicza modernizacja systemu ASAR. Polegała ona będzie przede wszystkim na stworzeniu ustawowych, specjalistycznych struktur służby ASAR w Polsce zgodnie z wymogami międzynarodowymi, prowadzenia ich specjalistycznego szkolenia oraz na stopniowej wymianie sprzętu ratowniczego (m.in. śmigłowców ratowniczych i innych statków powietrznych), a także innego specjalistycznego sprzętu. W ślad za ustawą opracowany zostanie krajowy plan operacji systemu poszukiwania i ratownictwa lotniczego.

Do końca 2003 roku zakończone zostaną negocjacje i zawarte porozumienia o współpracy ASAR z Federacją Rosyjską (Obwód Kaliningradzki), Szwecją, Niemcami i Danią. W dalszej kolejności prowadzone będą prace nad zawarciem porozumień z Czechami, Litwą Słowacją, Ukrainą i Białorusią.

#### **6.7. Międzynarodowy satelitarny system lokalizacji nadajnika ratunkowego *COSPAS-SARSAT***

System ten wykorzystywany jest do wspomagania operacji prowadzonych w systemach poszukiwania i ratownictwa lotniczego lub morskiego. Polska korzysta z informacji systemu, ale nie jest członkiem stowarzyszonym programu. Zgodnie z jego wymaganiami wszystkie statki powietrzne zostaną wyposażone w nową generację nadajników ratunkowych 406 MHz, tj. EPIRB - nawodnych, ELT- lotniczych i PLB - osobistych. Nadajniki te będą systematycznie zastępować aktualnie znajdujące się na wyposażeniu, tj. o częstotliwości 121,5 MHz. W związku z powyższym planuje się:

- opracowanie i złożenie wniosku o przystąpieniu Polski do Międzynarodowej Umowy Programowej COSPAS-SARSAT;
- zorganizowanie nadzoru nad zarejestrowanymi nadajnikami ratunkowymi (ELT, EPIRB, PLB) i kontrola ich liczby;
  - opracowanie prognoz liczby radiolatarni ratownictwa;
- opracowanie i wdrożenie założeń międzynarodowej bazy danych o nadajnikach ratunkowych, zgodnej z systemem informatycznym COSPAS-SARSAT.

Przystąpienie do programu pozwoli na szerszy dostęp do systemów satelitarnych i informatycznych stosowanych w jego ramach. Koszt członkostwa to ok. 30 tys. USD rocznie.

## 6.8. Komitet Planowania Lotnictwa Cywilnego NATO (CAPC - Civil Aviation Planning Committee)

CAPC zajmuje się planowaniem wykorzystania cywilnych statków powietrznych dla potrzeb przewozu sił NATO oraz wykorzystania tych środków w czasie zapobiegania lub likwidacji zagrożeń i katastrof cywilnych. W tym celu organizowane są szkolenia specjalistów, seminaria, warsztaty robocze dla wszystkich państw-członków NATO, a także ćwiczenia wydzielonych sił i środków z tych państw. Doskonalone jest zarządzanie kryzysowe, współdziałanie z Radą Współpracy Euro-Atlantyckiej (EAPC-Euro-Atlantic Partnership Council) i Partnerstwa dla Pokoju (PfP-Partnership for Peace) głównie w zakresie wspierania Euro-Atlantyckiego Ośrodka Reagowania na Katastrofy (Euro-Atlantic Disaster Response Co-ordination Centre) w uzgodnieniu z Naczelnym Komitetem Planowania Cywilnego w Sytuacjach Zagrożeń (Senior Civil Emergency Planning Committee), monitorowania aktów terrorystycznych i sposobów przeciwdziałania tym aktom. Wypracowywane są także zasady ubezpieczeń cywilnych statków powietrznych wykorzystywanych dla potrzeb NATO. Za dalszą współpracę z CAPC odpowiedzialne jest Biuro Spraw Obronnych ULC, które będzie współpracowało z przedstawicielami Departamentu Spraw Obronnych MI oraz z krajowymi przewoźnikami i portami lotniczymi

## 7. OCHRONA ŚRODOWISKA W LOTNICTWIE CYWILNYM

### 7.1. Stan obecny

Zrównoważony rozwój lotnictwa cywilnego w Polsce musi uwzględniać wymagania ochrony środowiska. Oddziaływanie lotnictwa na środowisko głównie koncentruje się na terenie lotniska i w jego najbliższym otoczeniu. Wpływ ten zależy od klasy statków powietrznych i liczby wykonywanych operacji lotniczych w czasie doby. Obecny stan w tym zakresie jest niezadowolający, szczególnie pod względem hałasu w najbliższym otoczeniu lotnisk, co budzi zrozumiałe protesty ludności. Przyczyną ich jest w dużej mierze brak do tej pory wytyczonych przez wojewodów obszarów ograniczonego użytkowania wokół lotnisk, co uniemożliwiałoby osiedlanie się w nich ludzi. Jednak do wyznaczenia takich obszarów niezbędne są wyniki pomiarów hałasu wokół lotnisk w postaci map hałasu, co jest pracochłonne i kosztowne, a co nie było wymagane w dotychczasowych przepisach. Do tego sama metoda tworzenia map hałasu jest problemem, gdyż różne państwa stosują tu różne metody, a wspólna, ujednolicona europejska metoda tworzenia takich map, zawarta w dokumencie Doc.29, jest wciąż jeszcze w fazie opracowywania przez ECAC.

Najbardziej uciążliwe są samoloty pasażerskie z napędem odrzutowym. Dotyczy to głównie samolotów starszych generacji, certyfikowanych według wymagań Rozdziału 2 pierwszego tomu Załącznika (Aneksu) 16 ICAO, które są znacznie bardziej hałaśliwe od nowoczesnych, certyfikowanych wg zaostrzonych wymagań Rozdziału 3. Kraje Unii Europejskiej wprowadziły Dyrektywą 92/14/EEC zakaz użytkowania na swoich lotniskach tych samolotów od 1.IV.2002 r. Polska nie posiada już od 1997 r. w swoim rejestrze takich samolotów po przeprowadzonej w PLL



LOT wymianie samolotów produkcji radzieckiej na nowoczesne samoloty firmy Boeing, mimo to jednak nie wprowadziła do tej pory takich ograniczeń ze względu na konieczność umożliwienia przylotów do naszego kraju liniom lotniczym z państw powstałych po rozpadzie ZSRR, które będąc w trudnej sytuacji finansowej nie były w stanie wymienić posiadanego sprzętu na nowszy. Ograniczono jedynie ruch tych samolotów w porze nocnej, np. w porcie Warszawa/Okęcie takie samoloty nie mogą lądować i startować od godz. 22.00 do 6.00 rano.

Emisje spalin z silników lotniczych przy obecnym ruchu w Polsce nie są większym problemem. Zdecydowaną większość paliwa lotniczego spalają silniki odrzutowe samolotów pasażerskich, które są jednak coraz bardziej ekonomiczne, a więc wydzielają coraz mniej spalin, czego wymagają od nich systematycznie zaostrzane przepisy ICAO, zawarte w 2 tomie Załącznika 16. Paliwem jest tu nafta, której główne produkty spalania znaczące dla środowiska to dwutlenek węgla i tlenki azotu. Silniki samolotów i śmigłowców lotnictwa ogólnego, o stosunkowo małej mocy, zużywają małe ilości paliwa, a więc wytwarzają niedużo spalin. Ponadto drogi startowe są lokalizowane na głównych kierunkach działających wiatrów i z tego też względu są dobrze wentylowane, co znacząco obniża stężenie spalin w powietrzu. Z tych powodów w otoczeniu większych portów lotniczych głównym problemem są spaliny z transportu drogowego.

Z budową, rozbudową i eksploatacją kompleksów lotniskowych wiążą się następujące formy degradacji gleby:

- zniekształcenie rzeźby terenu, spowodowane robotami ziemnymi, pracą ciężkiego sprzętu mechanicznego, osiadaniem gruntu, itp.,
- zmniejszenie i rozdrobnienie powierzchni biologicznie czynnej (utworzenie, w wyniku zabudowy, warstw izolujących ziemię od atmosfery),
- zniekształcenie struktury gleby oraz mechaniczne zniszczenie poziomu próchniczego,
- zmiana stosunków wodnych w glebie, zmiana poziomu wód gruntowych,
- chemiczne i biologiczne skażenie gleby.

Dodatkowe zagrożenie dla środowiska wodno-glebowego może stanowić zanieczyszczenie wód, spowodowane przez:

- ścieki paliwa lub środków odladzających samoloty,
- spływy opadowe,
- ścieki sanitarne.

Na środowisko oddziałuje także promieniowanie elektromagnetyczne, którego źródłami są radiostacje i radary lotniskowe.

## 7.2. Działania i oczekiwane efekty

Zmniejszenie szkodliwego oddziaływania lotnictwa na środowisko wymaga działań w wielu kierunkach.



Znaczące zmniejszenie najbardziej dokuczliwego obecnie czynnika, czyli hałasu samolotów pasażerskich, spowoduje wycofanie z ruchu w Polsce samolotów najstarszych generacji, tj. certyfikowanych według Rozdziału 2. Zbliżające się wstąpienie Polski do UE pociąga za sobą konieczność wprowadzenia w życie w naszym kraju Dyrektywy 92/14/EEC z 2 marca 1992 r. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska, działając zgodnie z art.119 ust.5 ustawy Prawo Lotnicze, wprowadzi całkowity zakaz lotów na terenie Polski cywilnych samolotów pasażerskich z napędem odrzutowym, nie spełniających wymagań Rozdziału 3 pierwszego tomu Załącznika 16 ICAO (zakaz ten nie będzie dotyczyć samolotów wojskowych i państwowych, a obejmie np. Tu-134).

Następnym krokiem będzie zgodnie z Dyrektywą 2002/30/EC z 26 marca 2002 r. dla portu lotniczego Warszawa/Okęcie, gdzie problem hałasu jest najbardziej krytyczny, rozpoczęcie wycofywania z ruchu samolotów spełniających Rozdział 3 z łącznym marginesem nie większym niż 5 EPNdB, w stopniu nie większym niż 20% pierwotnego ruchu lotniczego rocznie na tym lotnisku. Dla porównania margines ten dla samolotów użytkowanych przez PLL LOT wynosi: 7,2 EPNdB dla B737-400 z masą startową 68.000 kg; 14,6 EPNdB dla B767-300; 20,5 EPNdB dla EMB-145. Działanie to będzie wymagać decyzji ministra analogicznej, jak powyżej.

Dalsza poprawa w zakresie hałasu może być osiągnięta poprzez polepszenie organizacji ruchu lotniczego (ograniczenie do niezbędnego minimum lotów w porze nocnej, skrócenie czasu pracy silników na ziemi, ścisłe przestrzeganie przyjętych procedur odlotowych i dolotowych, do czego należy wykorzystywać systemy monitorowania hałasu z funkcją śledzenia tras wszystkich przelotów) oraz właściwe planowanie przestrzenne, które można opracować dopiero po skanalizowaniu ruchu lotniczego na określonych trasach dolotu i odlotu oraz stosowaniu procedur operacyjnych, zmniejszających hałas odbierany na ziemi, dobranych zależnie od lokalnych warunków z uwzględnieniem rozmieszczenia osiedli względem lotniska.

W zakresie polskich samolotów pasażerskich utrzymana będzie praktyka stosowania najlepszych dostępnych technik w postaci wymiany sprzętu na nowszy, bardziej ekonomiczny i bardziej przyjazny środowisku, do czego zmuszają linie lotnicze zarówno względy ekonomiczne, jak przepisy międzynarodowe i lokalne. Zapisy nowego prawa lotniczego pozwalają na wpisywanie do polskiego rejestru cywilnych statków powietrznych wyłącznie samolotów nowszych generacji, certyfikowanych według wymagań Rozdziału 3, co gwarantuje, że stare samoloty, wytwarzające znacznie większy hałas i emitujące więcej spalin, w nim się nie znajdą.

Przy planowaniu nowych lotnisk i modernizacji obecnych powinna być uwzględniana w niezbędnym zakresie, zależnym od klasy przyjmowanych statków powietrznych, założonego ruchu lotniczego oraz lokalnych uwarunkowań, budowa:

- stanowisk postojowych wyposażonych w urządzenia, separujące paliwo od wody opadowej,
- specjalnych stanowisk do odladzania samolotów, zaopatrzonych w urządzenia do separacji ścieków glikolowych, powstających w trakcie odladzania,
- oczyszczalni wód opadowych,

- spalarni odpadów,
- systemów monitorowania hałasu,
- systemów śledzenia tras przylotu i odlotu,
- ekranów akustycznych lub innych obiektów, spełniających tę funkcję.

## **8. OCHRONA LOTNICTWA CYWILNEGO PRZED AKTAMI BEZPRAWNEJ INGERENCJI**

Ochrona lotnictwa cywilnego obejmuje ogół środków organizacyjno-prawnych oraz techniczno-operacyjnych mających na celu zabezpieczenie cywilnej komunikacji lotniczej przed możliwością popełnienia aktu bezprawnej ingerencji (aktu terroru).

W zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed tymi aktami polskie władze lotnictwa cywilnego określiły następujące priorytety:

- dostosowanie polskiego prawa w zakresie ochrony lotnictwa przed aktami bezprawnej ingerencji do wymogów i standardów obowiązujących w Unii Europejskiej;
- wypełnianie zaleceń Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC) i wdrożenie standardów ICAO oraz innych organizacji międzynarodowych;
- dostosowanie polskich portów lotniczych do wymogów Porozumienia Wykonawczego z Schengen.

Po wydarzeniach 11 września 2001 roku w USA, zagadnienia związane z ochroną lotnictwa cywilnego nabrały szczególnego znaczenia, co znalazło swoje odzwierciedlenie w oddzielnym uregulowaniu w nowej ustawie Prawo lotnicze. Zgodnie z delegacjami ustawowymi (art. 187-189) zostaną opracowane akty wykonawcze, obejmujące, m.in. Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego, regulujący politykę Państwa w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, uwzględniając wymogi i standardy obowiązujące w Unii Europejskiej.

Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego zawiera szczegółowe wytyczne w zakresie ochrony lotnictwa dla zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych oraz innych przedsiębiorstw prowadzących lotniczą działalność gospodarczą (firmy spedycyjne, kurierskie, zaopatrzenia pokładowego, itd.), których obowiązkiem jest opracowanie programów ochrony swoich przedsiębiorstw i przedłożenie ich do akceptacji przez Prezesa ULC.

Minister właściwy ds. transportu powołał Radę Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego, która jest jego organem doradczym w sprawach związanych z ochroną lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.

W ramach kontroli zewnętrznych, przeprowadzanych przez specjalistów z ECAC, polskie porty lotnicze będą poddawane cyklicznym kontrolom w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w

oparciu o standardy i zalecenia zawarte w Doc.30 ECAC i Aneksie 17 ICAO. W roku 2001 został przeprowadzony audyt w Porcie Lotniczym Katowice-Pyrzowice, w roku 2002 odbył się audyt w Porcie Lotniczym Gdańsk-Trójmiasto, natomiast na rok 2003 zaplanowane jest przeprowadzenie kontroli w Portach Lotniczych Warszawa-Okęcie i Kraków-Balice. Przewiduje się, iż ww. program oceny europejskich portów lotniczych (*ECAC AVSEC Audit Programme*) po 2002 roku przejdzie pod auspicje ICAO, stając się przedsięwzięciem o zasięgu globalnym i obowiązkowym.

Intensyfikacji ulegnie współpraca w dziedzinie ochrony lotnictwa z organizacjami międzynarodowymi ICAO, ECAC, IATA, ACI, itp. Kontynuowana będzie bliska współpraca z Europejskim Ośrodkiem Szkoleniowym w zakresie ochrony lotnictwa (EASTI) w Brukseli oraz w Boryspol na Ukrainie. Eksperti ULC oraz portów i linii lotniczych, a także przedstawiciele Straży Granicznej, Policji i Służb Specjalnych odbywać będą szkolenia uzyskując stosowne certyfikaty międzynarodowe w zakresie ochrony lotnictwa przed terroryzmem.

Przewiduje się powołanie przez Prezesa ULC ośrodka szkoleniowego w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego dla pracowników ochrony w portach lotniczych, funkcjonariuszy Straży Granicznej, a także dla służb ochrony lotnisk cywilnych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego zapewni:

- zgodność polskich przepisów dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego ze standardami oraz zaleceniami europejskimi (ECAC, ACI, UE),
- bieżące wprowadzanie zmian w systemach bezpieczeństwa (programach ochrony) zgodnie ze standardami europejskimi,
- możliwość szkolenia polskich ekspertów ds. ochrony lotnictwa cywilnego w ośrodkach europejskich wyspecjalizowanych w tej dziedzinie celem uzyskania stosownych certyfikatów międzynarodowych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed terroryzmem.

Prezes ULC z mocy Ustawy sprawować będzie nadzór nad wypełnieniem zaleceń Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC) i wdrożeniem standardów ICAO oraz innych organizacji międzynarodowych dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego. W tym celu systematycznie przeprowadzane będą inspekcje w krajowych i międzynarodowych (zagranicznych) portach lotniczych, do których operują polscy przewoźnicy.

## **9. ROLA CYWILNEGO LOTNICTWA W OBSZARZE OBRONNOŚCI I BEZPIECZEŃSTWA PAŃSTWA ORAZ WSPÓŁPRACY CYWILNO-WOJSKOWEJ**

### **9.1 Stan obecny**

Transformacja ustrojowa oraz wstąpienie Polski do struktur Sojuszu Północnoatlantyckiego wpłynęły bezpośrednio na zmianę organizacji, liczebności i zadań Sił Zbrojnych RP. Nastąpiła znaczna redukcja jednostek wojskowych, a co za tym idzie, zmniejszenie stanu ilościowego żołnierzy i kadry zawodowej, uzbrojenia, wyposażenia oraz potencjału logistycznego wojska.

Z drugiej strony, obecna sytuacja międzynarodowa, implikowana wydarzeniami związanymi z atakiem w dniu 11 września 2001 roku na World Trade Center i inne obiekty w USA, interwencją w Afganistanie i w Iraku oraz wzrostem napięcia wokół Korei Północnej, wskazuje na pojawienie się nowych potencjalnych zagrożeń w postaci kryzysów i konfliktów lokalnych i regionalnych a także aktów terroryzmu.

Nasuwa to potrzebę przeglądu i weryfikacji procedur, przepisów i uwarunkowań prawnych w zakresie działań w podobnych sytuacjach nadzwyczajnych oraz przypisania nowych ról poszczególnym podmiotom zapewniającym bezpieczeństwo narodowe.

W tym kontekście, w celu utrzymania niezbędnej gotowości obronnej i bezpieczeństwa Państwa a także wypełnienia naszych zobowiązań jako pełnoprawnego i wiarygodnego członka NATO, konieczne jest włączenie w militarny i pozamilitarny system przygotowań obronnych, cywilnego sektora państwa, w tym jednego z jego najważniejszych elementów - cywilnej infrastruktury transportowej.

Istotnym warunkiem skutecznego funkcjonowania całego systemu obronności państwa jest ścisła współpraca cywilno-wojskowa (CIMIC<sup>5</sup>) obejmująca zarówno współdziałanie struktur pozamilitarnych (cywilnych) z wojskami własnymi, jak i sojuszniczymi operującymi na terytorium kraju. Jednym z podstawowych elementów tej współpracy jest realizacja świadczeń cywilnej pomocy w ramach Wsparcia przez Państwo Gospodarza (HNS<sup>6</sup>) dla sił Sojuszniczych i organizacji NATO, które są rozmieszczone na (lub są w trakcie przemieszczania przez) terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

---

<sup>5</sup> CIMIC - CIVIL-MILITARY CO-OPERATION

<sup>6</sup> HNS - HOST NATION SUPPORT

Nieodłączną składową działu "transport" jest lotnictwo cywilne: środki transportu lotniczego, infrastruktura lotniskowa oraz system zarządzania ruchem lotniczym.

W *Systemie Obronności RP*, lotnictwo cywilne odgrywa bardzo dużą rolę, m.in. w zakresie.:

- przygotowania cywilnej infrastruktury i środków transportu lotniczego oraz lotniczych urządzeń naziemnych dla potrzeb obronnych państwa, w tym wynikających ze zobowiązań sojuszniczych,
- wykonywania zadań wynikających z obowiązków Wsparcia Państwa - Gospodarza,
- realizacji celów Sił Zbrojnych NATO i RP (w 2003 roku i w następnych będzie wykonywanych 16 Celów z udziałem lotnictwa cywilnego),
- współpracy cywilno-wojskowej,
- realizacji zadań przez podmioty lotnictwa cywilnego, na podstawie ustawy z dnia 23 sierpnia 2001 r. „o organizowaniu zadań na rzecz obronności państwa realizowanych przez przedsiębiorców”,
- ochrony ludności, ratownictwa oraz służb porządku publicznego.

Udział lotnictwa cywilnego w powyższych przedsięwzięciach to nie tylko obowiązek wykonywania zadań na rzecz obronności i bezpieczeństwa Państwa, wynikający z Konstytucji RP, ustaw i rozporządzeń wykonawczych oraz ze zobowiązań sojuszniczych - to także szansa dla dodatkowej działalności przedsiębiorców w wymiarze ekonomicznym, np. poprzez:

- włączenie się przewoźników oraz cywilnej infrastruktury lotniskowej do różnego rodzaju międzynarodowych ćwiczeń, operacji i misji SZ RP i NATO,
- zawieranie umów na realizację przygotowań obronnych, nie mających charakteru planistycznego (w tym umów „uśpionych”),
- włączenie się do Centralnej Bazy Danych, budowanej dla potrzeb HNS.

## 9.2 Źródła finansowania

Istnieje kilka możliwych źródeł finansowania zadań obronnych wykonywanych przez podmioty lotnictwa cywilnego, w tym:

- 1) zawieranie umów z przedsiębiorcami przez organ, który wydaje decyzję nakładającą obowiązek realizacji zadań (na podstawie ustawy "o organizowaniu zadań na rzecz obronności państwa realizowanych przez przedsiębiorców"):
  - nie mających charakteru planistycznego - finansowanie z budżetu państwa,
  - planistycznych - wykorzystanie środków własnych przedsiębiorstw;

- 2) zawieranie umów na zasadach komercyjnych z MON, NATO lub bezpośrednio z państwami biorącymi udział w misjach i ćwiczeniach,
- 3) wykorzystanie Programu Inwestycyjnego NATO w Dziedzinie Bezpieczeństwa do rozbudowy infrastruktury na terytorium Polski, wykorzystywanej również przez inne państwa NATO, w tym zwłaszcza w celu wypełniania przez Polskę obowiązków państwa-gospodarza (HNS);
- 4) wykorzystanie środków pomocowych UE na poprawę infrastruktury transportu lotniczego i dostosowanie jej do wymagań i standardów UE i NATO;

### 9.3 Planowane działania

Najważniejszymi kierunkami działalności Urzędu Lotnictwa Cywilnego w obszarze obronności i bezpieczeństwa państwa i współpracy cywilno-wojskowej w najbliższym okresie będą:

1. Utrzymywanie stałej gotowości kierownictwa Urzędu oraz podporządkowanych i nadzorowanych jednostek organizacyjnych do realizacji zadań w sytuacjach nadzwyczajnych, w czasie zagrożenia bezpieczeństwa państwa i w czasie wojny.
2. Zapewnienie właściwego stanu przygotowania infrastruktury lotnictwa cywilnego do potrzeb obronnych Państwa oraz sił i środków do jej utrzymania i odtwarzania w aspekcie ustaleń wynikających z dokumentów NATO i integracyjnych z UE.
3. Doskonalenie stałej gotowości sił i środków Urzędu do działalności w sytuacjach różnorodnych zagrożeń kryzysowych (katastrof, klęsk żywiołowych, aktów terroru oraz działań wojennych) we współdziałaniu z właściwymi komórkami organizacyjnymi Urzędu (w tym Delegaturami Terenowymi ULC), DSO MI oraz przedstawicielami Wojewodów i Marszałków Województw ds. kryzysowych w transporcie.
4. Tworzenie warunków i podstaw do merytorycznej współpracy z organami założycielskimi lotniczych przedsiębiorstw państwowych i spółek Skarbu Państwa, których działalność ma istotne znaczenie ze względów gospodarczo-obronnych dla sprawności funkcjonowania lotnictwa cywilnego w czasie zagrożenia bezpieczeństwa państwa lub wojny.
5. Inicjowanie, nadzorowanie i wdrażanie nowych regulacji prawnych dla pozamilitarnego systemu obronnego państwa, zapewniających funkcjonowanie Urzędu, jego



podporządkowanych i nadzorowanych jednostek organizacyjnych w sytuacjach nadzwyczajnych zagrożeń, klęsk żywiołowych, zagrożeń terrorystycznych oraz wojny.

6. Poszukiwanie rozwiązań zapewniających efektywne finansowanie przygotowań obronnych, realizowanych przez podporządkowane i nadzorowane jednostki organizacyjne ULC.
7. Aktywny udział w międzynarodowych przedsięwzięciach realizowanych przez resort infrastruktury lub z jego udziałem w zakresie właściwym dla BSO Urzędu.

## **PODSUMOWANIE**

W konkluzji należy stwierdzić, że działania podejmowane w kierunku realizacji strategii rozwoju transportu lotniczego w Polsce powinny zakładać:

- utrzymanie najwyższych standardów bezpieczeństwa w lotnictwie,
- doprowadzenie do wypracowania należnego polskiemu lotnictwu miejsca na zliberalizowanym rynku europejskim,
- zrównoważony rozwój transportu lotniczego jako elementu polskiego systemu transportowego,
- poprawę konkurencyjności polskich podmiotów działających na rynku lotniczym (przewoźnicy, porty),
- rozwój globalny naszego rynku poprzez partnerstwo strategiczne z silnymi grupami przewoźników lotniczych skupionych w aliansach,
- zapewnienie usług lotniczych zaspokajających rosnące potrzeby społeczeństwa wynikające z jego wzrastającej mobilności,
- zwiększenie roli transportu lotniczego w rozwoju społeczno-gospodarczym Polski (miejsca pracy, bilans handlowy, aktywizacja regionów).
- zwiększenie roli polskiego lotnictwa cywilnego w międzynarodowych organizacjach lotniczych.
- Wspieranie rozwoju portu lotniczego Warszawa – Okęcie im. F. Chopina jako portu węzłowego w Europie Środkowo – Wschodniej.
- Utworzenie ośrodka szkoleniowo – egzaminacyjnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
- Wybudowanie do roku 2010 nowego lotniska komunikacyjnego w okolicach Warszawy.

## ZAŁĄCZNIK – PLANOWANE INWESTYCJE W CENTRALNYM I REGIONALNYCH PORTACH LOTNICZYCH\*

		Do 2005 r.	Do 2010 r.
1	<b>Warszawski Węzeł Lotnisk (WWL)</b> 1. Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina w Warszawie  2. Drugie lotnisko dla Warszawy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terminal 2</li> <li>• Płyta Postojowa samolotów (modernizacja)</li> <li>• Układ komunikacyjny drogowy</li> <li>• Parkingi</li> <li>• Stacja kolejowa (stan surowy)</li> <li>• DK-G</li> <li>• heliport</li> </ul> <p>Wybór lokalizacji , prace projektowe, prace budowlane</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernizacja Terminala 1</li> <li>• Rozbudowa płyt postoju samolotów</li> <li>• Rozbudowa układu komunikacyjnego</li> <li>• Budowa parkingów wielopoziomowych i terenowych</li> <li>• Połączenie kolejowe MDL - centrum</li> <li>• Rozbudowa płyt odladzeniowych DK i PPS</li> <li>• Cargo 2</li> <li>• Płyta dla GA</li> </ul> <p>Rozpoczęcie eksploatacji (2010 r.)</p>
2	Kraków-Balice Sp. z o.o.	Wydłużenie DS o 250 m w kierunku 08 wraz z niwelacją przeszkody lotniczej – wzgórze Osławska oraz budowę wewnętrzną drogi patrolowej wzdłuż ogrodzenia, rozbudowa systemu oświetlenia dróg kołowania do kat. II, rozbudowa płyty postojowej samolotów – I etap, budowa nowej siedziby dla LSP, budowa budynku wielofunkcyjnego wraz z wieżą kontroli lotów – I etap, dostosowanie przejścia granicznego do wymogów Porozumienia Wykonawczego z Schengen.	Wydłużenia DS o 200 m w kierunku 26, budowa kolektora sanitarnego, budowa nowego terminala wraz z płytą postojową dla samolotów, rękawami dla pasażerów, podjazdami, i parkingami wielopoziomowymi wraz z infrastrukturą techniczną i pomocniczą – I etap,
3	Gdańsk-Trójmiasto Sp. z o.o.	Budowa nowego terminala cargo, budowa systemu odprowadzania wód opadowych, rozbudowa płyt postojowych lotniska oraz budowa dróg szybkiego zejścia i dróg kołowania, dostosowanie przejścia granicznego do wymogów Porozumienia Wykonawczego z Schengen.	Rozbudowa istniejącego i budowa nowych terminali pasażerskich, rozbudowa systemu świetlnych pomocy nawigacyjnych i systemów naprowadzania, budowa stanowiska do odladania statków powietrznych, wydłużenie DS do długości 3 100 m.

4	Katowice-Pyrzowice Sp. z o.o.	Przebudowa dróg kołowania, wydłużenie drogi startowej, budowa ogrodzenia, budowa świetlnego systemu pomocy nawigacyjnej ILS-LOC	Wydłużenie DS w kierunku wschodnim o 800 m do dług. 3600 m Budowa terminala z pirsowo-lineralną poczekalnią z dostępem do 9 rękawów
5	Poznań-Ławica Sp. z o.o.	Rozbudowa płyty postojowej samolotów, budowa drogi kołowania, budowa lotniska dla śmigłowców, budowa stanowiska odladania samolotów	wydłużenie drogi startowej, budowa drogi kołowania, rozbudowa płyty postojowej o 30 000 m <sup>2</sup> , przebudowa cargo, modernizacja systemu bezpieczeństwa lotniska
6	Wrocław S.A.	Przedłużenie drogi startowej o 700 m, rozbudowa stacji paliw, budowa płyty manewrowej,	Budowa nowego terminala pasażerskiego, budowa parkingu wielopoziomowego, instalacja radaru pierwotnego
7	Szczecin-Goleniów Sp. z o.o.	Dokończenie rozbudowy i modernizacji terminala pasażerskiego, budowa Wieży Kontroli Lotów, modernizacja magazynów do standardu małego cargo – 5 000 ton rocznie, rozbudowa PPS-2 I etap, remont drogi startowej przy progu 13, budowa linii zasilającej 15 kV.	Budowa strażnicy LSP, rozbudowa PPS-2 – II etap, remont DS i drogi kołowania „A”.
8	Rzeszów-Jasionka (PPL)	Modernizacja nawierzchni lotniskowych, wydłużenie DS o 700m, modernizacja terminala pasażerskiego, modernizacja układu komunikacyjnego, budowa parkingu samochodowego	Budowa drogi szybkiego zejścia, rozbudowa PPS, budowa obiektów cargo, budowa obiektów Granicznego Kontroli Weterynaryjnej
10	Bydgoszcz S.A.	Budowa terminala pasażerskiego i cargo, modernizacja drogi startowej i płyty postojowej samolotów	Rozbudowa terminala cargo, remont płyty postojowej,
9	Zielona Góra Babimost (PPL)	Instalacja ILS, modernizacja budynku cargo, budowa garaży na sprzęt handlingowy	Budowa obiektów granicznej kontroli weterynaryjnej i fitosanitarnej, Budowa wieży kontroli ruchu lotniczego wraz z infrastrukturą, instalacja błyskowej centralnej osi DS – podwyższenie kategorii lotniska do II
11	Łódź-Lublinek Sp. z o.o.	Wydłużenie DS, budowa budynku technicznego, instalacja świateł systemu precyzyjnego podejścia, wyposażenie LSP, poszerzenie płyty postojowej i drogi kołowania.	Rozbudowa terminala pasażerskiego, budowa drogi kołowania
12	Szczytno-Szymany Sp. z o.o.	Budowa LSP, rozbudowa terminala wraz z zapleczem administracyjnym, ogrodzenie lotniska.	Remont i wydłużenie DS, rozbudowa systemu oświetlenia nawigacyjnego, budowa zaplecza technicznego dla lotnictwa cywilnego, rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej.

\* Dane uzyskane od przedstawicieli portów lotniczych. Zawarte w tabeli informacje będą poddawane corocznej weryfikacji, w szczególności po opracowaniu planów generalnych lotnisk.